

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Analýza cyklostezek na Valašsku
Analysis of Bicycle Paths in Wallachia

Student: Magda Hrůzová
Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Zdeněk Hrdina

Ostrava 2012

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra managementu

Zadání bakalářské práce

Student: **Magda Hružová**
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6501R006 Ekonomika cestovního ruchu
Specializace: 02 Ekonomika cestovního ruchu
Téma: **Analýza cyklostezek na Valašsku**
Analysis of Bicycle Paths in Wallachia

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Metodika zpracování a cíl práce
 3. Teoretická východiska
 4. Charakteristika regionu
 5. Praktická východiska
 6. Vlastní návrh a doporučení
 7. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- FRANCOVÁ, Eva. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. ISBN 80-244-0719-1.
HALADA, Andrej et al. *Na kole křížem krázem po Česku*. Praha: Fragment, 2010. ISBN 978-80-253-1048-9.
JUŘÍK, Jiří. *Kam na kole: nejlepší cyklovýlety*. Brno: Computer Press, 2010. ISBN 978-80-251-3188-6.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Zdeněk Hrdina**

Datum zadání: 25.11.2011

Datum odevzdání: 11.05.2012




Ing. Petra Horváthová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci včetně příloh vypracovala samostatně.

V Uherském Hradišti dne 11. května 2012

Magda Hrůzová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce Mgr. Zdeňku Hrdinovi, za jeho rady, připomínky a ochotu. Dále panu Bc. Romanu Kalabusovi, předsedovi komise pro cestovní ruch ve městě Vsetíně, za jeho čas při zodpovídání mých otázek a za poskytnutí pro mne cenných materiálů a informací.

Obsah

1	Úvod.....	8
2	Metodika zpracování a cíl práce	10
2.1	Metodika zpracování	10
2.2	Cíl práce	11
3	Teoretická východiska.....	12
3.1	Terminologie	12
3.2	Formy cestovního ruchu	13
3.3	Cyklistická doprava	15
3.3.1	Cyklistická stezka.....	17
3.3.2	Cyklistická trasa	17
3.3.3	Cykloturistická trasa.....	18
3.4	Cyklistické a dopravní značení.....	19
3.5	Cyklistika.....	19
3.6	Cykloturistika	19
4	Charakteristika regionu Valašsko	20
4.1	Lokalizace	20
4.2	Města a obce.....	20
4.2.1	Rožnovsko.....	21
4.2.2	Valašskomeziříčsko-Kelečsko	23
4.2.3	Vsetínsko-Horní Vsacko	24
4.2.4	Hornolidečsko	25
4.3	Přírodní atraktivita.....	26
4.4	Obyčeje a lidové tradice	29
5	Praktická východiska	31
5.1	Charakteristika cyklostezky Bečvy	31
5.1.1	Úsek I. Vsetínská Bečva (Velké Karlovice – Valašské Meziříčí, 58 km).....	31

5.1.2	Úsek II. Rožnovská Bečva (Horní Bečva – Valašské Meziříčí, 31 km)	33
5.1.3	Úsek III. Bečva (Valašské Meziříčí – Tovačov, 70 km)	35
5.2	Financování	35
5.2.1	Financování cyklostezek ze Strukturálních fondů EU	35
5.2.2	Financování značení	36
5.2.3	Náklady na výstavbu	36
5.2.4	Náklady na ostatní vybavení	36
6	Vlastní návrh a doporučení	41
6.1	Dotazník	41
6.2	Vlastní doporučení	55
7	Závěr	58
8	Seznam použité literatury	59
9	Seznam použitých zkratk	62
Seznam obrázků		
Seznam grafů		
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce		
Seznam příloh		
Přílohy		

1 Úvod

Když v roce 1879 evropští vynálezci představili poprvé jízdní kolo tak jak ho známe dnes, netušili, že z tehdy nejlevnějšího dopravního prostředku se za pár století kolo vyvine ve sportovní náčiní a stane se ideálním prostředkem k využití volného času. Jízdní kolo na počátku 21. století jen zřídka kdy připomíná první jízdní kolo. Mnohdy je více podobné motocyklu než kolu, jindy je to futuristická změt' trubek, ale princip je pořád stejný: kola, řetěz, šlapky a nepostradatelná lidská síla.

Podle průzkumu českého Cykloklubu jezdí na kole denně nebo občas přes 1,5 milionu obyvatel České republiky. Když k tomu připočítáme ještě přes 300 000 kol, které se prodají za 1 rok v Česku, lze usuzovat, že kolo je nejen vyhledávaným dopravním prostředkem, ale že rekreační cyklistika má nezastupitelné místo.

V dnešní době je v obchodech k dispozici nepřehledná škála nejrůznějších typů kol, značek a modelů.

„Kolo svou podstatou vyhovuje dnešní dynamické době. Cyklista za den zdolá zhruba třikrát až čtyřikrát větší vzdálenost než pěší turista.“ (Halada, 2010, s. 8).

Kolo se stalo pro mnohé z nás nedílnou součástí každodenního života. Je potřeba při cestě do zaměstnání, na nákupy, do školy, nebo když jen tak potřebujeme tzv. „vyčistit“ hlavu. Kolo je i při své jednoduchosti dokonalý stroj, které se naučí ovládat i malé dítě.

Jeho největší předností je, že neznečišťuje ovzduší, nevydává skoro žádný zvuk, je levné a snadno opravitelné.

Jak řekl vyznavač cyklistiky, francouzský lékař dr. James Ruffier: „Kolo představuje vynález úplný a konečný. Bylo vynalezeno a nebude nikdy nahrazeno.“ [2]

V posledních deseti letech prožívá cykloturistika obrovský rozmach hned z několika důvodů. Především je to tradice. Kolo bylo pro Čechy a převážně na Moravě vždy důležitým dopravním prostředkem, zdrojem zábavy a aktivního odpočinku. Dalším důvodem je stále se rozšiřující nabídka jízdních kol a jejich snižující se cena, také jejich neustále se zvyšující technická úroveň. Dále jsou to neustále se zvyšující počet značených cyklotras a cyklostezek. A v poslední řadě jízda na kole je IN.

Cykloturistika jako jedna z mála lidských činností splňuje starořeckou myšlenku kalokagathíá¹, protože cykloturistikou se rozvíjí nejen fyzická zdatnost, ale i „duše“ (příroda, pamětihodnosti, duševní relaxace). Tuto myšlenku musí mít ovšem cyklista neustále na paměti. [9]

¹ Kalokagathíá – ideál harmonického, všestranně (fyzicky i duševně) zdatného člověka. [22]

V práci je nejdříve charakterizován cestovní ruch obecně. Poté jsou rozebrány jednotlivé pojmy, které se týkají cyklistiky jako takové. Je zde charakterizována samotná zájmová oblast. Najdeme tu jak fakta tak i pár zajímavostí z této krajiny.

V praktické části jsou údaje týkající se financování a nákladů, ale hlavní náplní je právě Cyklostezka Bečva, která prochází celým Valašskem. Jednotlivé části jsou zde popsány, přičemž největší důraz a pozornost je věnována úseku spojující Velké Karlovice a město Vsetín. Bakalářskou práci uzavírá vyhodnocení dotazníku, který byl vytvořen za účelem získání přehledu o tom, jak je právě tato cyklostezka využívána. Z výsledků dotazníku jsou navrženy návrhy a doporučení.

2 Metodika zpracování a cíl práce

2.1 Metodika zpracování

Ještě před samotným psaním bakalářské práce jsem si zvolila téma a vytvořit si osnovu práce. Poté jsem si opatřila potřebnou literaturu, nejrůznější odborné časopisy, ale i propagační materiály a další tiskoviny, které měly něco společného s danou problematikou. Můj další krok spočíval v sestavení dotazníku, který jsem poté umístila na internetové stránky. Toto médium se mi v rychlosti vyplňování moc neosvědčilo, a tak jsem si dotazníky vytiskla a osobně jsem se dotazovala na otázky. Při mé práci jsem potřebovala odborné informace ohledně financování části cyklostezky, a tak jsem kontaktovala pana Bc. Romana Kalabuse, člena představenstva Sdružení Valašsko – Horní Vsacko, zastupitele města Vsetína, který byl shodou okolností také projektový manažer výstavby cyklostezky v úseku Velké Karlovice – Vsetín.

Byly použity metody:

- **Metoda rozhovoru** – je založena na přímém dotazování. Podle počtu osob, které se účastní rozhovoru, rozlišujeme rozhovory individuální či rozhovory skupinové. Ke své práci jsem použila rozhovor individuální, nestandardizovaný, kdy jsem si připravila základní okruh otázek a pan Kalabus si pořadí a formulaci zvolil již sám. Získané informace byly použity jako podklad pro vlastní doporučení a návrhy a také v samotné praktické části.
- **Analýza** – je potřebná pro hlubší pochopení zkoumané problematiky. Rozložení celku na dílčí části. Použila jsem ji pro analýzu výsledků dotazníků a pro mé vlastní doporučení.
- **Dedukce** – vytváření si vlastních úsudků a názorů z obecných výroků a také z výsledků dotazníkového šetření.
- **Dotazníkové šetření** – je řazen do tzv. metody subjektivní. Jde o způsob psaného řízeného rozhovoru, je časově méně náročný než rozhovor. V mém dotazníku jsou řešena fakta tvrdá (pohlaví, věk, sociální zařazení) i fakta měkká (názory na kvalitu, zájmy, přání, spokojenost, využití cyklostezek apod.). V dotazníku jsou použity všechny druhy otázek (uzavřené, otevřené i škálové).

2.2 Cíl práce

Cílem mé bakalářské práce je zmapovat současné cyklostezky vyskytující se na území mikroregionu Valašsko a také zjištění, jak jsou s nimi lidé spokojeni a jak je využívají. Dílčí cíl je určit vhodný směr, kterým by mohla vést další část cyklostezky. Touto prací bych chtěla upozornit na důležitost těchto projektů zaměřujících se na bezmotorovou dopravu a na cyklisty jako takové.

3 Teoretická východiska

3.1 Terminologie

Cestovní ruch představuje důležitý socio-ekonomický fenomén jak pro jednotlivce, tak i pro celou společnost. Každým rokem je zaznamenáván čím dál větší nárůst pohybu lidí, za vlastním sebepoznáním, vzděláváním či rekreací. Zejména v ekonomicky vyspělých zemích je nedílnou součástí spotřeby a způsobu života tamějších obyvatel. Vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem, patří ve světovém měřítku ke třem největším exportním odvětvím.

Organizace cestovního ruchu UNWTO svolala v roce 1991 do kanadského města Ottawa mezinárodní konferenci za účelem sjednocení a definování předmětu cestovního ruchu. Z tohoto setkání vznikla jednotná definice cestovního ruchu.

Cestovní ruch je „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě.“ jak tvrdí Hesková (2006, s. 11).

V mezinárodním cestovním ruchu se stanovenou dobou rozumí jeden rok, v domácím cestovním ruchu pak šest měsíců.

Podle této definice se z cestovního ruchu vylučuje cestování v rámci místa trvalého bydliště, pravidelné cesty do zahraničí, dočasné přestěhování se za prací a dlouhodobá migrace.

Cestovní ruch je v současné době předmětem zkoumání hned několika vědních disciplín, např. geografie, ekonomie, sociologie, pedagogiky, psychologie a dalších. Ve všech těchto disciplínách je společný předmět zkoumání – cestovní ruch, ale každá ho zkoumá z jiného úhlu pohledu. Tak např. předmětem ekonomie cestovního ruchu je zkoumání ekonomických aspektů cestovního ruchu spojených s produkcí a realizací služeb a zboží specifického charakteru, souvisejícího s účastí na cestovním ruchu. Psychologie cestovního ruchu se pak zabývá studiem samotné psychiky návštěvníků v cestovním ruchu. Důraz je kladen na motivaci účasti v cestovním ruchu, spokojenost s dovolenou, poradenstvím apod.[4]

Existují různé verze definic cestovního ruchu. Např. jak tvrdí Pásková a Zelenka (2002, s. 45) je cestovní ruch „komplexní společenský jev jako souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují ruch,

souhrn politických a veřejně správních aktivit a reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity“.

3.2 Formy cestovního ruchu

Formy cestovního ruchu nám pomáhají blíže určit samotnou podstatu cestovního ruchu z hlediska potřeb a cílů účastníků. Toto poznání umožňuje lépe připravit produkt přímo podle přání zákazníků a nabízet ho na trhu cílové skupině účastníků cestovního ruchu.

Typologie forem cestovního ruchu využívá více kvalifikačních kritérií.

1. Z geografického hlediska se jedná o domácí, zahraniční a mezinárodní cestovní ruch.

Formami odvozenými jsou pak vnitřní, národní a regionální cestovní ruch.

- **domácí cestovní ruch** (internal tourism)
- **zahraniční cestovní ruch**
 - *aktivní zahraniční cestovní ruch* (inbound tourism) – jedná se o příchod zahraničních návštěvníků do cílové země. Někdy je nazýván příjezdový cestovní ruch (incoming). Výdaje se v navštívené zemi projevují v aktivech bilance cestovního ruchu jako součást platební bilance státu.,
 - *pasivní zahraniční cestovní ruch* (outbound tourism) – je cestování rezidentů do cílové země, někdy též nazýván výjezdový cestovní ruch (outgoing). Výdaje návštěvníků se v mateřské zemi projevují v pasivech bilance cestovního ruchu jako součást platební bilance státu.
- **mezinárodní cestovní ruch** (international tourism),
- **vnitřní cestovní ruch** (domestic tourism),
- **národní cestovní ruch** (national tourism),
- **regionální cestovní.**

2. Podle počtu účastníků se cestovní ruch dělí na:

- **individuální cestovní ruch** (individual tourism),
- **skupinový cestovní ruch** (group tourism),
- **masový a ekologický cestovní ruch** (mass tourism; ecological tourism).

Základní charakteristické rysy masového cestovního ruchu:

- málo času,
- rychlé dopravní prostředky,
- pevný program předem sestavený,
- pamětihodnosti,
- pohodlný a pasivní,

- malá nebo žádná duchovní příprava,
- žádné cizí jazyky,
- importovaný životní styl,
- hlučnost,
- nákupy,
- suvenýry, pohlednice,
- pocit převahy.

Charakteristika ekologického cestovního ruchu:

- hodně času,
- přiměřeně rychlé dopravní prostředky,
- spontánní rozhodnutí,
- způsob života typický pro danou zemi,
- namáhavý a aktivní,
- zážitky,
- studium předcházející návštěvě země,
- učení se cizím jazykům,
- radost z poznávání,
- dárčky,
- vzpomínky, poznámky, nové poznatky,
- fotografování, kreslení, malování,
- takt,
- ticho.

K ekologickému cestovnímu ruchu je nezbytné ještě poznamenat, že se netýká jen a pouze návštěvníků, kteří se s přírodou ztotožňují a snaží se ji chránit, ale i nabídky cílových míst a podnikatelů. Poptávku po ekologickém cestovním ruchu tvoří lidé se zvláštním zájmem o ochranu životního prostředí, zvláště pak přírody a kultury, ale i návštěvníci, kteří do svého pobytového programu zahrnou výlet do přírodní rezervace apod. Návštěvníci očekávají ekologické chování od všech zúčastněných osob a zprostředkovatelů služeb v cestovním ruchu.[4]

3. Podle způsobu organizování se cestovní ruch člení na:

- **individuální cestování,**
- **organizované cestování (organized tourism).**

4. **Podle věku účastníků** hovoříme o cestovním ruchu dětí (children's tourism), rodinném, mládežnickém (youth tourism) nebo seniorském cestovním ruchu (senior tourism).

5. **Z hlediska délky účasti** se jedná o:

- **výletní cestovní ruch** (excursion/trip),
- **krátkodobý cestovní ruch** (short-term tourism)
 - *víkendový cestovní ruch* (weekend tourism),
- **dlouhodobý cestovní ruch** (long-term tourism),

6. **Podle převažujícího místa pobytu** se rozlišuje:

- **městský cestovní ruch** (urban tourism),
- **příměstský cestovní ruch** (suburban recreation),
- **venkovský cestovní ruch** (rural tourism)
 - *agroturistiku*,
- **ekoagroturistika** (eco-agritourism),
- **horský a vysokohorský cestovní ruch** (mountain tourism),
- **přímořský cestovní ruch**.

7. **Podle ročního období** dělíme cestovní ruch na:

- **sezonní cestovní ruch** (seasonal tourism),
- **mimosezonní cestovní ruch** (off season tourism),
- **celoroční cestovní ruch** (year-round tourism).

8. **Podle použitého dopravního prostředku** rozlišujeme motorizovaný, železniční, lodní a letecký cestovní ruch.

- **motorizovaný cestovní ruch** (mototourism),
- **karavaning** (caravanning),
- **železniční cestovní ruch** (railway tourism),
- **lodní cestovní ruch** (shipping tourism).

9. **Z hlediska dynamiky** rozlišujeme pobytový (residential tourism) a putovní cestovní ruch též nazýván poznávací cestovní ruch (cognitive tourism).

10. **Ze sociologického hlediska** hovoříme o návštěvách příbuzných a známých, sociálním (social tourism), komerčním (commercial tourism) a etnickém (ethnic tourism) cestovním ruchu.[4]

3.3 Cyklistická doprava

„Na kole jezdí v České republice stále více lidí.“ (Halada, 2007, s. 7) To je patrné již od prvního pohledu na silnice, nejrůznější cyklotrasy a cyklostezky. Nejen ty jsou právě

příčinou toho obrovského nárůstu od dob devadesátých. Faktem je, že v dobách „předlistopadového“ Československa bylo kolo nedostatkovým zbožím, které se shánělo, kde se dalo, nejčastěji po známých. Dnes si na cyklistické výlety příležitostně vyrazí každý, kdo k tomu má alespoň minimální fyzické předpoklady. Je to dáno i tím, že v současnosti je na trhu nabízeno nepřehledné množství modelů jízdních kol. [2]

„Jízdní kolo je ekologicky přínosným dopravním prostředkem především v osobní dopravě na kratší vzdálenosti. Nesporným přínosem cyklistické dopravy je její ekologická šetrnost, malá prostorová a provozní náročnost“ (Bartoš, 2006, s. 7)

Rozvoj cyklistické dopravy s sebou přináší nejen upevňování zdraví obyvatel, ale také omezování hluku a emisí škodlivých látek. Co se týká rychlosti na jízdním kole v městském prostředí, je tato rychlost srovnatelná s automobily. Cyklistická doprava je lehce přizpůsobivá konkrétním podmínkám. Je však náchylná na klimatické a povětrnostní podmínky (vítr, déšť, sníh). [1]

„Cykloturistika se v současné době stává významným odvětvím cestovního ruchu a nezůstává ani stranou zájmu „nejvyšších míst“, např. v podobě meziresortního projektu Národní strategie cyklistické dopravy.“ (Halada, 2007, s. 7). Projekty Krásná země a Kudy z nudy jsou výsledkem podpory tuzemské cykloturistiky vládními agenturami pro podporu cestovního ruchu jako je Czechtourism. Také Nadace partnerství, podporující vznik Zelených stezek - Greenways a koordinující prospěšný projekt certifikace služeb pro cykloturisty Cyklistické vítání nese významný podíl na rozvoji cykloturistiky u nás. Velice přínosné je aktivní zapojení Českých drah ale i soukromých provozovatelů železniční dopravy, kteří poskytují výhodné podmínky pro přepravu cestujících s koly. V cyklisticky frekventovaných oblastech jsou zřízeny dokonce i cyklobusy. [2] I podnikatelé spatřují v cyklistech zajímavý potenciál, a proto se snaží v mnoha ohledech nabízet více služeb právě pro ně.

Tento boom cykloturistiky má ovšem i své negativní stránky. Hlavně v turisticky atraktivních oblastech začíná být cyklistů více než by bylo vhodné. Často jsou neukáznění, nedodržují pravidla a stávají se trnem v oku automobilistům. [2]

Rozvoji cyklistické dopravy dnes už nebrání ani členitý terén a cyklistická doprava se rozvíjí i v oblastech s kopcovitým terénem. Nevýhodou tohoto druhu dopravy je vyšší riziko zranitelnosti cyklisty, závislost na již zmíněných povětrnostních podmínkách. Je zde vyšší náročnost na fyzickou kondici a v neposlední řadě je nevýhodou malá přepravní kapacita (zavazadla, materiál).[1]

Cyklistické trasy dělíme na cyklotrasy a cykloturistické trasy. Všechny prvky cyklistického značení mají žlutou podkladovou barvu. [1]

Obecně lze říci, že Česká republika se vyznačuje mimořádně vhodnými podmínkami pro poznávání ze sedla kola. Hlavní zásluhu na tom nese příznivý výškový profil českomoravské krajiny, ale nejen ten, dále je to jedinečná koncentrace kulturních, historických a přírodních památek. Kromě silnic nižších tříd mohou cyklisté využívat zpevněných a nezpevněných cest, na které je vjezd automobilům buď omezen, nebo úplně zakázán. „V České republice už existuje hustá síť cyklistických tras, v drtivé většině značených jednotným značením Klubu českých turistů.“ (Halada, 2007, s. 33). Některé cyklisticky značené trasy byly stanoveny jako tematické, a mají svá jména, např. Jantarová stezka, Moravské vinařské stezky apod. „Ačkoliv mají ve svém názvu slovo „stezka“, jedná se bohužel ve většině případů jen o trasy vedené po všech možných typech komunikací, nikoli však po speciálních komunikacích určených pro cyklistiku.“ (Halada, 2007, s. 34). Skutečných cyklostezek je totiž u nás stále jako šafránu a jsou situovány spíše do měst.[2]

Komunikace pro cyklisty jsou v České republice rozděleny následovně.

3.3.1 Cyklistická stezka

„Stezka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz cyklistů. Označuje se dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“. (Bartoš, 2006, s. 6)

Podle Zelenky je cyklostezka definována jako společná stezka pro cykloturistiku a pěší turistiku, účelová komunikace s vyznačením pruhu na vozovce. Má zpevněný povrch a většinou je oddělena od frekventované silniční dopravy. Cykloznačky se umísťují stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. (str. 50) [8]

3.3.2 Cyklistická trasa

„Cyklistická trasa je pozemní komunikace pro cyklisty upravená (dopravním značením, popřípadě i stavebně) pro provoz cyklistů (v označeném směru).“ (Bartoš, 2006, s. 6)

Zelenka tuto trasu definuje jako komunikaci pro cykloturistiku využívající stávajících místních a účelových komunikací včetně polních a lesních cest, silnic III. třídy a silnic II. třídy s malou frekvencí provozu. Používají se základní cykloznačky - návěst před křižovatkou, směrová tabule, směrová tabulka. (str. 50) [8]

Tyto trasy vedou po silnicích, drobných místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. [18]

Na všech se nachází symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Stejně jako dopravní značky se umísťují před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. Při jízdě na cyklotrase je cyklista

povinen dbát veškerých ustanovení. „Značky tohoto druhu mají pouze orientační a informační charakter“. [18]

3.3.2.1 Funkce cyklistické trasy

Můžeme rozlišit dvě funkce cyklistické trasy, a to dopravní funkci a rekreačně turistickou funkci.

Jak tvrdí Bartoš (2006, s. 7) u dopravní funkce „jízda na kole je přepravou k cíli“. Základním požadavkem je co nejkratší doba přepravy a přímé napojení cílů cesty. U rekreačně turistické funkce definované Bartošem (2006, s. 7) „je cílem samostatná jízda na kole“. Doprava převážně na místa mimo zastavěná území. Základním požadavkem se jeví bezpečnost a atraktivita prostředí.

3.3.2.2 Druhy cyklistických tras

Rozlišují se podle trasování, geografické polohy a dopravního významu na tyto druhy:

- **místní** – využívají se pro dopravu v obci. Funkce je zde plněna zejména dopravní. Místní cyklistické trasy se dále člení na:
 - *základní* (spojují významné cíle cyklistické dopravy, vytvářejí základní síť cyklistických tras v obci. Musejí být značeny orientačním značením),
 - *doplňkové* (spojují méně významné cíle přímo, nebo na ně propojují síť cyklistických tras. Nemusejí být značeny orientačním značením). [1]
- **regionální** – tyto trasy spojují významné cíle v regionu. Je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras pro její správné a účelné fungování. Obvykle plní funkci rekreační i dopravní,
- **dálkové (neregionální)** – spojují vzdálené cíle (např. evropská síť cyklistických tras). Jejich funkce je spíše rekreační. Tomu také odpovídá vedení těchto tras, výběr turistických hlavních cílů a vybavenost na trasách (ubytovny, mapy, servis apod.). [1]

3.3.3 Cykloturistická trasa

Je komunikace pro cykloturistiku, která vede většinou po horších polních a lesních cestách nebo terénem. V ČR je vyznačena pásovými značkami KČT, které mají krajní pásy žluté a prostřední pás je červený, modrý, zelený nebo bílý.[8] [18]

Jde tedy o podobné značení jako u tras pěších s tím rozdílem, že se liší i velikostí a delším intervalem umístění.

„Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, dva řádky textu a v záhlaví napsáno Cyklotrasa KČT č. ...“ [18]

3.4 Cyklistické a dopravní značení

Použití dopravního značení se řídí zejména zákonem č. 361/2000 Sb. Další podrobnosti o provedení, umístění a o užití upravují ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436, TP 65, TP 100, TP 133, TP 169, VL 6.1 a VL 6. 2. [1]

3.5 Cyklistika

Cyklistiku můžeme definovat jako jízdu na jízdním kole, která je zaměřena rekreačně, sportovně či turisticky. Cyklistika s rekreačním zaměřením se označuje jako cykloturistika.[8]

3.6 Cykloturistika

„Je jedna z forem turistiky, aktivní cestování zaměřené na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola (trekking bike – trekkingové kolo) nebo horského kola (MTB – mountain bike) Populární se stávají package – *bike and ride* (kombinace dopravy vlakem a jízdy na kole), zvyšuje se kvalita služeb pro cykloturistiku, budovány jsou cyklostezky, cykloturistické trasy, místní cyklotrasy, dálkové cyklotrasy a naučné stezky pro cykloturisty. Extrémní formou cykloturistiky jsou dálkové jízdy na vzdálenosti několika tisíc km napříč kontinentem, pořádané expediční formou a nazývané globetrotters.“ (Zelenka, 2002. str. 50)

4 Charakteristika regionu Valašsko

Popsat tento rozmanitý region jedním slovem snad ani není možné. Najdeme zde překrásnou přírodu, jedinečnou a svéráznou architekturu, stále hluboce zakotvené lidové zvyky a tradice.

Valašsko se nachází na severozápad od slovenských hranic. Je obklopené pohořím Moravskoslezských Beskyd a Vsetínských vrchů. „Svůj název získalo Valašsko podle pastevců ovcí, kteří se zde začali usídlovat v době středověku a dali také vzniknout specifické folklórní tradici“. (Halada, 2007, s. 83)

Právě folklór se stal významným lákadlem cestovního ruchu v regionu. Zajímavostí je, že většinu území Valašska dnes tvoří největší chráněná krajinná oblast v České republice a též přírodní parky. [2]

I na Valašsku žilo či se narodilo mnoho zajímavých osobností. Např. z vesnice Hodslavice pocházel tzv. otec národa František Palacký. Dodnes je zde k vidění jeho rodný dům, v němž je zřízeno muzeum. V obci Velká Lhota zase pobýval nějakou dobu a působil zde jako evangelický farář, autor Broučků Jan Karafiát.[2]

I tyto slavní rodáci jsou zajímavou příležitostí pro zastávku při putování krajem. [2]

4.1 Lokalizace

Valašsko je oblast s velice rázovitým terénem. Nachází se v nejvýchodnější části Moravy, v České republice. Jeho území přibližně vymezuje státní hranice se Slovenskem a města Frenštát pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí, Vizovice a Valašské Klobouky.[9]

Pro snadnější orientaci ho můžeme rozčlenit na čtyři mikroregiony. Těmi jsou: Rožnovsko, Valašskomeziříčsko - Kelečsko, Vsetínsko - Horní Vsacko a Hornolidečsko. Každý z těchto mikroregionů je něčím specifický.

4.2 Města a obce

Rožnovsko:

- Rožnov pod Radhoštěm,
- Zubří,
- Dolní Bečva, Prostřední Bečva, Horní Bečva,
- Valašská Bystřice, Vidče, Vigantice, Hutisko-Solanec, Solanec pod Soláněm.

Valašskomeziříčsko-Kelečsko :

- Valašské Meziříčí,
- Krhová, Jasenice,

- Lešná, Vysoká,
- Chropyně,
- Kelč, Kunovice, Nemetice, Kladeruby,
- Loučka, Podolí, Lázy, Police, Branky,
- Jarcová,
- Mikulůvka, Oznice, Velká Lhota, Malá Lhota, Střítež nad Bečvou,
- Zašová.

Vsetínsko-Horní Vsacko:

- Vsetín,
- Semetín, Jablůnka, Ratiboř, Kateřinice,
- Hoštálková, Bystřička,
- Ústí, Janová, Hovězí, Huslenky,
- Zděchov, Halenkov,
- Karolinka,
- Velké Karlovice.

Hornolidečsko:

- Horní Lideč,
- Střelná, Francova Lhota,
- Valašská Senice,
- Pulčín, Lidečko,
- Lačnov,
- Študlov, Valašské Příkazy,
- Pozděchov,
- Prlov, Valašská Polanka,
- Seninka, Leskovec. [11]

4.2.1 Rožnovsko

Z hlediska cestovního ruchu je pro tento region významná jak historie, tak kultura. Ve městě Rožnov pod Radhoštěm se nachází Valašské muzeum v přírodě, které je vyhlášeno národní kulturní památkou. Rožnovsko je nejnavštěvovanějším regionem okresu Vsetín, což nejvíce ovlivňuje právě Valašské muzeum v přírodě. [11] Muzeum bylo založeno z iniciativy muzejního spolku, který byl ustanoven roku 1911.[9] Motivací pro vybudování muzea byl úspěch valašské osady sestavené architekty Dušanem Jurkovičem a Michalem Urbánkem

pro Národopisnou výstavu československou v Praze roku 1895.[9] Nejstarší muzeum lidové architektury na světě se nachází ve Stockholmu (odtud také pochází název skanzen). Zajímavostí je, že právě rožnovský skanzen je největším a nestarším v České republice. [8]

Jak tvrdí Zelenka skanzen je „muzeum lidové architektury a technických staveb pod širým nebem situované ve vhodném přírodním prostředí, do něhož jsou v původním stavu přeneseny různé zajímavé stavby lidové architektury včetně jejich interiéru“. (2002, str. 266)

Skanzen v Rožnově pod Radhoštěm se nyní skládá z 3. tematických celků.

Dřevěné městečko

Nejstarší část skanzenu je Dřevěné městečko, kde je k zhlédnutí např. Vaškova hospoda či soubor „špalkových úlů“ s obličejovými česny. Součástí je i tzv. Valašský Slavín, kde může návštěvník vidět náhrobky nejen zakladatelů skanzenu, ale i dalších významných osobností. [12]

Valašská dědina

Počátkem 60. let 20. století se skanzen rozšířil o tzv. Valašskou dědinu, nejrozsáhlejší areál celého muzea. Najdeme zde hospodářské usedlosti, salašnické stavby, mlýn a kovárnu. Vše je zasazeno do přírody, která svou členitostí připomíná mnohé vesnice na úbočí Beskyd.

Mlýnská dolina

Třetí část skanzenu, tzv. Mlýnská dolina byla postavena roku 1982. Obsahuje převážně stavby, které mají spojitost s vodou, např. vodní mlýn, hamr, vodní pilu či valchu.

Ve všech třech částech skanzenu se celoročně pořádají nejrůznější akce, které dokumentují život a tradiční události na valašském venkově.[9]

Návštěvník zde může vidět lidovou dřevěnou architekturu, tak typickou právě pro Valašsko, dále lidové zvyky, obyčeje a kroje. Je možné si zde vyzkoušet, jak se dříve ručně vyrábělo máslo a další ruční práce, tolik specifické pro tuto oblast.[11]

Ale není to jenom muzeum v Rožnově pod Radhoštěm, co stojí za vidění, tento mikroregion rozléhající se na úpatí Moravskoslezských Beskyd a Vsetínských vrchů toho nabízí podstatně více.

Z vrcholů Beskyd se nabízí neopakovatelný rozhled po okolí. Jedinečný ráz pohoří podtrhuje kamenná socha pohanského boha Radegasta postavená na beskydské hoře Radhošť (1129 m n. m.). Tato socha je od frenštátského rodáka Albína Poláška. Na vrcholu Radhoště se mimo jiné nachází také poutní kaple sv. Cyrila a Metoděje, kteří zde pravděpodobně

působili v dobách raného křesťanství na Moravě. Jejich bronzové sousoší je vyobrazeno před kaplí.

Až do sedla Pustevny je cesta na vrchol náročná díky výrazné topografické členitosti terénu, ale lze se sem dostat z mnoha stran. Pro ty méně zdatné je možnost i cesta klasické silnici, nebo jízda autobusem z Rožnova pod Radhoštěm až na Pustevny. Sedlo dostalo svůj název podle poustevníků žijících v 18. a 19. století v okolních jeskyních. Na přelomu 19. a 20. stol. zde byly známým architektem Dušanem Jurkovičem vyprojektovány dřevěné koliby, inspirovány valašskou lidovou architekturou. Byly jim přiřazeny názvy Libušín, Maměnka a Šumná. Právě v první zmiňované stavbě se dnes nachází velice stylová restaurace, jejíž interiér je vymalován podle akvarelových studií Mikoláše Alše.[2]

4.2.2 Valašskomeziříčsko-Kelečsko

Valašskomeziříčsko a Kelečsko je nazýváno krajem „Karafiátových Broučků“, nebo „Tří Bečev“. Jsou zde ideální podmínky jak pro pěší tak i cykloturistiku. [19]

Dominantními centry jsou původní města Valašské Meziříčí a Kelč s dochovanými městskými jádry, významnými kulturními památkami a zámeckými parky. Přesto, že většina kulturních památek je situována do těchto dvou center, ta nejvýznamnější se nachází v obci Velká Lhota. Je jí evangelický toleranční kostel. V tomto kostele působil jako farář, autor tolik oblíbených Broučků, Jan Karafiát. [19]

Je mnoho co může tento mikroregion nabídnout od nedotčené přírody, přes klid až po síť stále se rozšiřujících značených cyklotras.

Centrum mikroregionu – Valašské Meziříčí je považováno za oblast nejstaršího osídlení v rámci okresu, leží na soutoku Rožnovské a Vsetínské Bečvy, je významným ekonomickým a společenským střediskem s dávnými tradicemi školství a bohatým kulturním životem. [11]

Jeho historická část byla vyhlášena městskou památkovou zónou, jejíž součástí je 47 měšťanských domů nacházejících se v okolí náměstí Míru. [9]. Není proto divu, že město získalo punc kultury a vzdělanosti již v 19. století a přezdívá se mu Valašské Atény. [11]

Velice prospěšnou budovou je jihovýchodně od centra, v ulici Vsetínská, Ústav pro neslyšící děti, ve kterém se nachází mateřská škola, základní škola a střední škola pro neslyšící děti. Neslouží jenom dobrému účelu, ale i její architektura stojí za obdiv. Budova je postavená v secesním slohu roku 1910 podle architekta Antonína Papeže.

Ve druhém patře se nachází velice zajímavá kaple. V roce 2011 oslavila škola sto let od založení. [9]

Ve Valašském Meziříčí se nachází také nejstarší hvězdárna na celé severní Moravě, která byla postavena již v roce 1928 meziříčským rodákem Antonínem Ballnerem a dnes je vyhlášena za technickou památku.[9]

Ve městě Valašské Meziříčí, které má necelých 28 000 obyvatel, byla v roce 1864 jako první na Moravě zřízena tělovýchovná jednota Sokol.

Pro turisty je mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko mimořádně lákavý, ať už se zde rozhodnou strávit svůj volný čas na kole, běžkách či pěšky. [11]

Město Kelč se řadí mezi nejstarší obydlená místa v kraji. Souvislé osídlení se zde datuje již kolem roku 1000. Ve městě není rozvinuta větší průmyslová výroba, jelikož zde nebyla zavedena železnice. Podařilo se zde ovšem rozšířit výrobu dýmek a později ve městě vznikly i pobočky na výrobu nábytku z ohýbaného dřeva od firmy Thonet a Kohn. „Historický střed města je chráněn jako městská památková zóna.“(Podhorský, 2006, s. 58). Dominantou města je zámek postavený na místě tvrze na konci 16. století. V jeho prostorách je dnes umístěna škola a internát.[9]

4.2.3 Vsetínsko-Horní Vsacko

Městským centrem, jak už z názvu vyplývá, je hospodářské a kulturní středisko východní Moravy, město Vsetín. Toto město se nachází v širokém údolí řeky Vsetínské Bečvy a jejich přítoků. Právě Vsetínská Bečva rozděluje Vsetín na Horní a Dolní město. „Historickým centrem Horního města je Horní náměstí, v jehož okolí se nacházejí nejstarší městské budovy.“(Podhorský, 2006, str. 52). Za zmínku stojí např. původně renesanční zámek, který měli ve vlastnictví do roku 1938 významní šlechtici. Po tomto roce se stali posledními soukromými majiteli Marie Baťová se synem Tomášem. V současnosti se v prostorách zámku nachází Muzeum regionu Valašsko a dále je hojně využíván ke kulturním událostem a výstavám.[9] Významnou stavbou na Horním náměstí je také stará radnice, jejíž prostory v současné době slouží pro účely obrazové galerie a zdejší zasedací síň je velice oblíbená při slavnostních příležitostech. Dále jsou to tzv. Maštaliska, bývalý pánský dvůr a jeden z posledních domů původní zástavby tohoto náměstí. [9]

Na Dolním náměstí se nachází budova Komerční, která je památkově chráněná jako nejvýznamnější ukázka funkcionalismu ve Vsetíně. [9]

Zdejší městský park, Pánská zahrada, je považován za největší městský park. Nachází se zde rybník s fontánkou a menší dětské hřiště. Tímto parkem také prochází 18. poledník

a je zde též vyznačen. [9] Vsetínsko je atraktivní oblastí pro rekreaci s dynamicky se rozvíjející nabídkou služeb ve sféře cestovního ruchu. Krajina je nejcenějším bohatstvím regionu.

V téměř každé vesnici, narazíme na dřevěnou architekturu, tolik charakteristickou pro tento kraj. Nejcenější památky tohoto lidového umění se ovšem nachází v obci Velké Karlovice. Těmto lidovým stavbám vévodí rozlehlé fojtství, které by neměl minout nikdo, kdo se o tuto architekturu zajímá.[2]

„Typické valašské obydlí představovala roubená chaloupka s nízko posazenou sedlovou střechou a s jednoduchými štíty.“ (Podhorský, 2006, str. 56) Ty nejstarší dochované chalupy mají jizbu s pecí a ohništěm nad níž se tyčí komín, dále jsou to komory pro „výměnkáře“ a skladovací komory. Ve středu obytné části se zpravidla stavěla rozměrná průchozí síň. [9]

Mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi leží další významné město na Valašsku, a tím je Karolinka. Zde stojí za vidění přehrada s pitnou vodou, která zásobuje část okresu Vsetína a z části také Zlín. V kostele Panny Marie Karmelské mohou návštěvníci vidět největší dřevěnou sochu madony v České republice. Měří 253 cm. Ve městě Karolinka jsou celorepublikově známé sklárny. I když současná ekonomická krize její výrobu značně poznamenala, i tak se menší výroba zachovala. [23]

4.2.4 Hornolidečsko

Tento mikroregion vznikl v roce 1994 jako jeden z prvních ve Zlínském kraji. Až polovina území Hornolidečska se nachází v oblasti největší chráněné krajinné oblasti, CHKO Beskydy. Je zde velké množství přírodních rezervací. Část území zasahuje i do CHKO Bílé Karpaty a do oblasti Vizovických vrchů. Tato oblast se řadí mezi nejhornatější a nejlesnatější území v celé České republice. Jedná se o typicky venkovský region s cca 11 500 obyvateli. Hornolidečsko má nadprůměrný význam co se týče dopravní infrastruktury, prochází jím totiž důležitý silniční i železniční tah spojující východ a západ s navázáním na hranice ČR/SR.

Poloha mikroregionu a její dostupnost neskýtá vhodné podmínky pro rozvoj průmyslové velkovýroby. I proto zde nenajdeme žádné významné průmyslové podniky. Největším lákadlem pro potenciální návštěvníky této oblasti je příroda, památky, kulturní tradice a lidský potenciál. Struktura území dává ideální podmínky pro zemědělství. Hlavním zdrojem pracovních příležitostí pro místní obyvatele jsou drobní a malí podnikatelé (do 10 až 50 zaměstnanců). V oblasti výroby jsou to tradiční řemesla, jako je zámečnictví,

stolařství apod., v odvětví služeb jsou to např. ubytovací služby, služby kadeřnické, opravy aut atd. Tradiční je pro toto území také ovocnářství, pěstování ovocných stromů a výroba lihovin. „Obrovskou devizou mikoregionu je kvalitní životní prostředí představující typickou hornatou valašskou krajinou.“ (Sdružení obcí Hornolidečska, 2009, str. 1)

Okolí Hornolidečska nabízí mnoho zajímavých míst. Jedním z nich je např. oblast Královce u Valašských Klobouk nebo zřícenina hradu Brumov.

Jako centrum regionu je považována obec Horní Lideč, která leží v kotlině obklopená od severozápadu svahy Javorníků a Vizovických vrchů a od severovýchodu Bílými Karpaty [10]

4.3 Přírodní atraktivita

Co se týká krajiny Valašska, je velmi bohatá na přírodní krásy. Charakteristická je hornatým povrchem, na severovýchodě se rozkládá pohoří Beskydy, střed území dotváří Hostýnsko-vsetínská hornatina, jihozápadní část tvoří Vizovické vrchy a na hranicích se Slovenskem se zdvihají Javorníky. [9]

Původně byly Beskydy souvisle porostlé jedlo-bukovými lesy, které přecházely v nejvyšších oblastech v karpatské smrčiny. Působením člověka byla ovšem druhová skladba lesů změněna a dnes zde nalezneme převážně smrkové lesy. Ty byly v 2. polovině 20. století znečištěním ovzduší znatelně poškozeny. „Přesto jsou Beskydy jedinými horami u nás, v nichž je zastoupena horská západokarpatská vegetace.“ (Podhorský, 2006, s. 69)

CHKO Beskydy

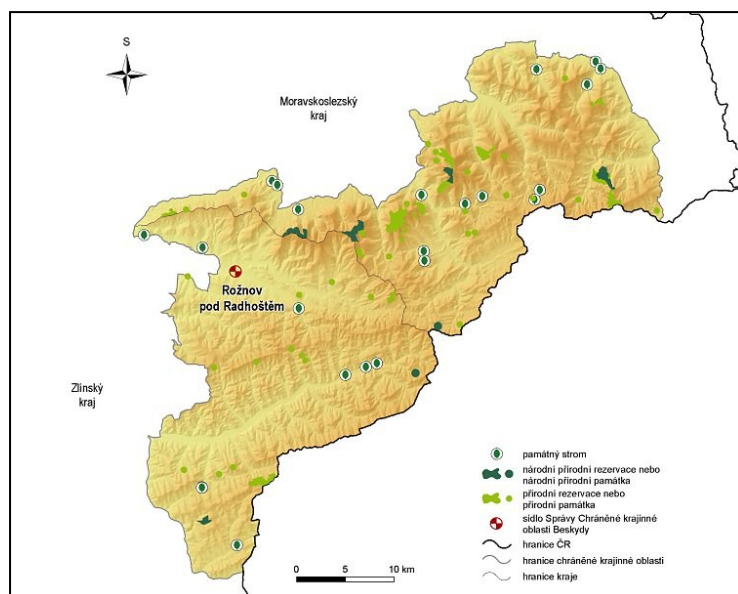
V roce 1973 byly Beskydy vyhlášeny Chráněnou krajinnou oblastí (CHKOB), která je svou rozlohou 1 166 km² největší v České republice. [16]

Součástí je také část Vsetínských vrchů, údolí Vsetínské Bečvy a Senice a hřeben Javorníků. „Důvodem vyhlášení CHKO jsou zachované výjimečné přírodní hodnoty pohoří, např. původní pralesovité porosty a unikátní pseudokrasové jevy, které ochraňuje přes 40 maloplošných, zvláště chráněných území.“ (Podhorský, 2006, s. 69)

Lesnictví, zemědělství, turistika a cestovní ruch, dále výstavba a urbanizace území a v neposlední řadě myslivost. To jsou všechno zásadní faktory, které ovlivňují původní a dochované prostředí území CHKO Beskydy [15]

Oblast CHKO byla navržena za evropsky významnou lokalitu, jsou zde vyhlášeny i dvě ptačí oblasti.

Obr. 4. 1 Mapa CHKO Beskydy



Zdroj: [15]

Nejvyšší horou pohoří je Lysá hora s nadmořskou výškou 1324 m. n. m. Pramení zde řeky Bečva a Ostravice.

Rozmanitost krajiny dotváří několik rozsáhlejších vodních ploch, přehradní nádrž Bystřička, Stanovnice, Horní Bečva a další. [16]

Arboreta

Na území Valašska se nalézají 3 arboreta.

Arboretum Semetín – toto arboretum se nachází v obci Semetín, která leží cca 4 km severozápadně od města Vsetín. Celý komplex je rozdělen do šesti oddílů, z nichž každý tvoří svoji ojedinělou část. Např. oddíl 4. jsou dřeviny východní Asie apod. Zahradou prochází síť chodníků a u každého exempláře je umístěna cedulka s českým i latinským názvem daného druhu. Novinkou v tomto arboretu jsou tradiční rostlinné druhy Valašska a západního Slovenska. [17]

Arboretum Jablunkov – leží v okrese Frýdek-Místek a slouží převážně pacientům z blízkého sanatoria. Rozloha arboreta je 22 ha, nachází se zde vzácné dřeviny se sochami umělců V. Makovského a J. Třísky. [17]

Arboretum Štramberk – spadá do okresu Nový Jičín. Součástí arboreta je i botanická zahrada a celý areál se nachází v prostoru starého vápencového lomu. Současná poloha je cca 10 ha. Za zhlédnutí stojí např. kamenný labyrint s amfiteátretem starého lomu nebo nedávno objevená jeskyně. Rostliny ve štramberském arboretu ještě nedosahují takové

úrovně, aby odolaly náporu laického zájmu a zároveň byly dostatečně zajímavé a atraktivní. [17]

Vodní toky

Na svazích Trojačky v nadmořské výšce 880 m. n. m. pramení nejvýznamnější řeka Valašska, Vsetínská Bečva. Ta protéká údolími, která tvoří jižní a západní hranici Vsetínských vrchů. Po 59,5 km se slévá s řekou Bečvou, tentokrát ale s Rožnovskou a to v městě Valašské Meziříčí.

Pseudokrasové jeskyně

Složení hornin v této oblasti prakticky vylučuje výskyt krasových jeskyní. Vyskytují se zde ale v hojném počtu pseudokrasové jeskyně. Ve Vsetínském okrese jich bylo dosud zaznamenáno 39. Nedaleko obce Karolinka se nacházejí známé „Kobyliské důry“, další s názvem Vaculov se rozprostírá asi 3 km od vrcholu Cáb (842 m. n. m.). [29]

Lesy

Lesy je pokryto cca 54 % území, čímž se region Valašsko - Hornovsacko řadí na třetí místo v ČR v lesnatosti hned za Jeseníkem a Jabloncem nad Nisou. V méně přístupných oblastech se můžeme setkat i se zbytky jedlobukových pralesů, např. Razula ve Velkých Karlovicích nebo Hradisko-Pulčín atd. [29]

Flora

Charakteristické pro tuto oblast je prolínání teplomilných druhů s druhy horskými. Rostlina, která se nevyskytuje nikde jinde v ČR, než v Javorníkách se nazývá **chrpa javornická**, latinsky *Centrauera mollis*. Na severu údolí Dinotice se rozprostírá několik květnatých luk s bohatými populacemi orchidejí a prvosenky jarní. Orchidejové louky nalezneme ovšem i jinde na Valašsku např. u obce Hovězí, Huslenky či u obce Janové.

Fauna

V této lokalitě se vyskytuje opravdu mnoho druhů živočichů od ryb, přes ptáky až k srnčí zvěři. Ptactvo tvoří nepočetnější skupinu obzvláště chráněných živočichů. V posledních desetiletích byl v regionu zjištěn výskyt až 245 druhů ptáků, z toho 122 druhů zde pravidelně hnízdí. Co do druhu jsou to např. čáp černý, holub douphák, žluva šedá a datel černý. V místních vodách bylo zaznamenáno 19 původních druhů ryb, dalších 5 druhů zde bylo uměle vysázeno.

Ve východní části Valašska se pravidelně objevují medvědi. Např. v roce 2000 se objevil v oblasti Dušná, Soláň a Dinotice. V této oblasti je vysoký výskyt kun, lasic, jezevců, žijí zde i vzácnější tchoři, lišky atd. V posledních letech můžeme na vrcholcích Javorníků spatřit i ryse. V oblasti mezi Karolinkou a Vsetínem je zaznamenáván častý výskyt divokého prasete, ve středních a vyšších polohách se zase objevují jeleni a srnčí zvěř. [29]

4.4 Obyčeje a lidové tradice

S lidovou kulturou by neměly být spojovány pouze hmotné předměty, jako je nábytek, kroje apod., ale také platné normy, etické a morální.

Každý národ, i region má své zvyky, tradice a obyčeje. Valašsko a valašská lidová kultura nejsou výjimkou.

6. prosinec – sv. Mikuláš

V současnosti je tento svátek spojován spíše s nadělováním sladkostí a dárků „hodným“ dětem. Na jihovýchodním pomezí Valašska, např. v obcích Lidečko, Horní Lideč, Valašská Polanka, Nedašov, Valašská Senice, Pulčín, Lačnov, Střelná se dodnes zachovala tradice mikulášských obchůzek. V průvodu chodí tzv. „Svatý“, který znázorňuje Mikuláše. Čerti bývají maskovaní ovčími kožichy či slámou. Na obličejích mají masky ze dřeva, ovčí kůže či kůže ježčí. Takto vynalézavě vyzdobených čertů chodí v průvodu hned několik. Typické pro tuto oblast je, že průvod je obohacen o postavu „Smrti“. Tato bývá zahalená do bílých svršků pomalovaných černými žebry, obličej důmyslně zamaskovaný a v ruce má (ne vždy) kosu. Za nejdůležitější postavu však považují všechny obce tzv. „Koníka“, kterého ztvárňuje vždy muž s koňskou maskou. A jako poslední maska je tzv. „Nosič“, který sbírá po staveních dary, popřípadě dárky rozdává. [6]

Masopust

Jde o třídní svátek, který se slavil ve dny předcházející Popeleční středě. O masopustních rejích z Moravy jsou dochované písemné zmínky již ze 13. století. Přípravou na masopust byl čtvrtek před masopustní nedělí nazývaný „tučný čtvrtek“ či „tučňák“. Předcházela mu mnohdy tradiční zabijačka. K obědu se podávala vepřová pečeně s knedlíkem a zelím, k tomu nesměl chybět džbán piva. Poslední tři dny masopustu se na Valašsku nazývají končiny. V některých vesnicích chodily v pondělí a úterý maškarní průvody po dědině za účelem vybírání sbírek. V obci Loučka se zvyk, kdy po staveních obcházel muž převlečený za medvěda a tančil s domácí dcerou, udržel následujících sto let s několika odlišnostmi.[6]

Dožínky

„Poslední den žní dostal v lidovém prostředí slavnostní ráz, podbarvený radostí, že skončila namáhavá polní práce a úroda je uložena v bezpečí stodol.“ (Krba, 2008, s. 48) Dožínky měly také vyjadřovat poděkování za dary přírody, za Boží ochranu, pomoc a požehnání i prosbu o další ochranu a prosperitu. Když byly práce na poli u konce, lidé se vydali k hospodářovu stavení. Svobodná dívka nesla dožínkový věnec, uvitý z posledního sklizeného obilí. Věnec zůstal pověšen ve stavení až do vánočních svátků. Ve Velkých Karlovicích před otevřením rozbíjel dav o uzavřená vrata staré hrnce a pronášeli vítací řeč. [6]

5 Praktická východiska

Cyklostezka Bečva, protínající celé Valašsko a část Olomouckého kraje, nese název podle řeky, která těmito kraji protéká. Dělí se na 3 samostatné úseky. Tyto úseky na sebe navazují a tím vytvářejí cyklistický koridor spojující obce na toku Vsetínské a Rožnovské Bečvy.

5.1 Charakteristika cyklostezky Bečvy

Cyklostezka Bečva, která je součástí tzv. první „cyklodálnice“ C1 vede od horských pramenů až do údolí. Tato stezka v délce 141 km vede od pramenů řeky Bečvy z Valašska až na Hanou. Její valašské úseky kopírují toky Vsetínské a Rožnovské Bečvy a spojují se ve městě Valašské Meziříčí. Odtud trasa dále pokračuje podél řeky Bečvy až do Olomouckého kraje, kde ve městě Tovačov končí. V tomto místě se napojuje na Moravskou stezku, která směřuje do Kroměříže a dále podél řeky Moravy a Baťova kanálu až do Hodonína.

Cyklostezka Bečva je největším z projektů cyklistické infrastruktury v rámci NUTS II Střední Morava.

Cyklostezka Bečva se skládá z 3 úseků, které jsou vedeny podél toků řeky Bečvy.

Základní údaje k celému toku:

- délka toku: Bečva 62 km, Rožnovská Bečva 31,5 km, Vsetínská Bečva 49 km,
- prameny: Čarták – 870 m n. m. (Vsetínská Bečva), Vysoká – 910 m n. m. (Rožnovská Bečva),
- soutok: Valašské Meziříčí (288 m n. m.),
- ústí: Tovačov (195 m n. m.) do řeky Moravy,
- převýšení: 675 m (Vsetínská Bečva), 715 m (Rožnovská Bečva),
- správce toku: Povodí Moravy. [32]

5.1.1 Úsek I. Vsetínská Bečva (Velké Karlovice – Valašské Meziříčí, 58 km)

Trasa z Velkých Karlovic do Valašského Meziříčí vede po kvalitních, nově vybudovaných cyklostezkách, nebo po zpevněných polních cestách s minimálním provozem, převážně z kopce. Tuto 57 kilometrovou stezku si pro snadnější orientaci rozdělíme na dvě části. První část Velké Karlovice – Vsetín a druhá část Vsetín – Valašské Meziříčí.

Velké Karlovice - Vsetín

V roce 2001, kdy se obce sdružené v dobrovolném svazku obcí Valašsko-Horní Vsacko dohodly na společném postupu, se celý projekt začal realizovat.[30]

Jde souhrnně o 8 obcí Hornovsacka, kterými jsou Velké Karlovice, Nový Hrozenkov, Halenkov, Huslenky, Zděchov, Hovězí, Janová, Ústí u Vsetína a města Karolinka a Vsetín. Z města Vsetína vzešla iniciativa propojit celou trasu až do Valašského Meziříčí. Dalo tak vzniknout k rozvoji environmentální formy dopravy s výrazným vlivem na zdraví občanů v regionu a také vznikl tento významný cykloturistický projekt.[30]

O původně naplánovaný rozpočet 127 milionů Kč se žádalo z operačního programu ROP NUTS2 Střední Morava. Z toho bylo formou dotace přiznáno 107,2 milionů Kč. Realizační rozpočet ovšem se nakonec vyšplhal na částku 167,4 milionů Kč. Další podpora ve výši 22,3 milionů Kč přišla ze Státního fondu dopravní infrastruktury a zbylých 37,9 milionů Kč bylo financováno z rozpočtu obcí včetně bankovních úvěrů. (vlastní výzkum)

Termíny realizace:

- zpracování stavebních dokumentací 08/2007 – 01/2009,
- zpracování žádosti do ROP 12/2007 – 02/2008,
- vydání stavebních povolení 12/2008 – 03/2008,
- výběrové řízení na dodavatele stavby 04/2009 – 05/2009,
- realizace stavby 06/2009 – 06/2009. (vlastní výzkum)

Problémy, se kterými se projektanti museli na tomto úseku potýkat:

- křížení s tokem řeky (14 větších mostních objektů), následné požadavky ze strany Povodí Moravy, s. p.,
- v mnoha místech se trasa stezky dostává do těsné blízkosti železnice i silnice, následné řešení požadavků s dotčenými orgány SŽDC a ŘSZK,
- projekt se nachází v CHKO Beskydy, v území NATURA 2000 a Ptačí oblasti Horní Vsacko,
- majetkoprávní vztahy,
- nespolehlivost projekčních firem,
- zvýšený realizační rozpočet (o 40%) a následné dofinancování spoluúčasti. (vlastní výzkum)

Město Vsetín nabízí od srpna minulého roku novou službu právě pro cyklisty. Pokud se stane, že při návštěvě města nebudou mít k dispozici své vlastní kolo, mohou si jej zapůjčit

třeba i na celý týden v turistickém informačním centru Masarykovy veřejné knihovny. V prostorách centra je k dispozici celkem 12 kol, z toho 8 horských a 4 trekové. Záloha na každé kolo činí 1000 korun a je vratná. [13]

Vsetín – Valašské Meziříčí

Přes město Vsetín byl vybudován již v minulosti mimoúrovňový průjezd městem. Ten je řešen provozem po nefrekventovaných místních komunikacích III.tříd. Začíná u stadionu TJ MEZ Vsetín a končí lávkou přes Vsetínskou Bečvu v místní části Lázký.

Průjezd městem byl do nedávna pro turisty velice špatně označen. Během srpna roku 2011 se ovšem situace výrazně zlepšila. Podél celé cyklostezky byly rozmístěny značky ukazující směr, případně cyklistické trasy v okolí. (viz příloha č. 4) Tímto činem se stalo město Vsetín přehledně průjezdným, a tak když cyklista přijíždí do města z jakéhokoli směru, značky ho městem snadno provedou.

Trasa ze Vsetína do Valašského Meziříčí má necelých 22 km. Celková trasa ovšem není řešena pouze cyklostezkou. Města jsou propojena místními komunikacemi v obcích a v jednom případě i polní cestou. Od začátku katastru obce Jarcová do Valašského Meziříčí cyklostezku financovalo město Valašské Meziříčí ze svých prostředků či dotací. Problémový úsek je však mezi obcemi Ratiboř a Pržno. Tato část nebyla sice nikdy řešena v rámci cyklostezky Bečva, ale již v minulosti se o ní vedly diskuse a to díky iniciativě měst Valašské Meziříčí a Vsetín. Tato byla nastartovaná, bohužel obce Mikroregionu Středního Vsetínska, pod které obce spadají, nepodaly ani v jednom případě žádost do některého z otevřených dotačních titulů. [14]

5.1.2 Úsek II. Rožnovská Bečva (Horní Bečva – Valašské Meziříčí, 31 km)

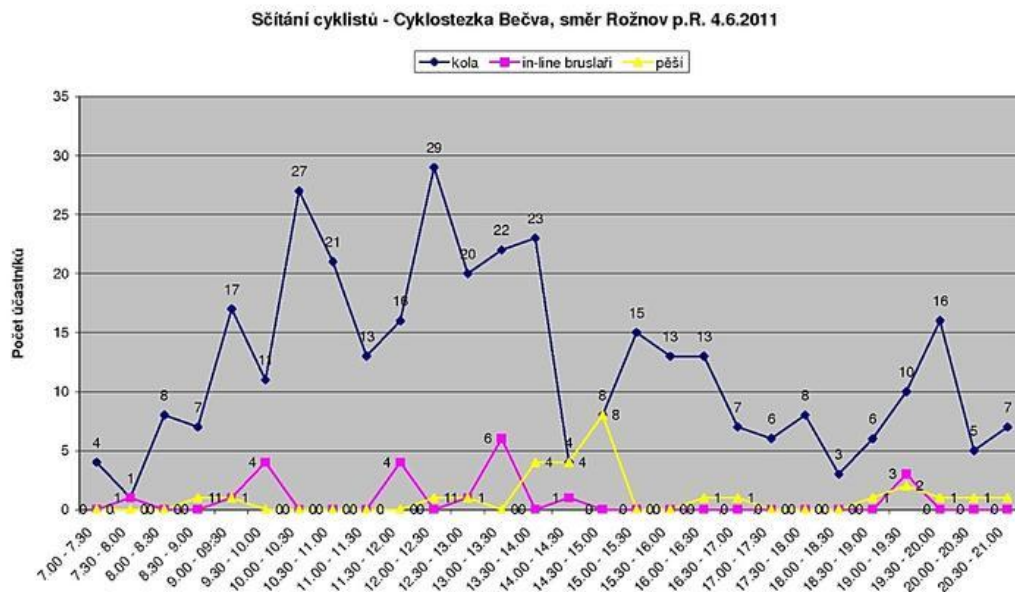
S touto částí cyklostezky se začalo v dubnu roku 2009. Celá cyklotrasa měří 8 km, z toho je vybudováno 5 km nové cyklostezky a zbývající část je vedena po stávajících místních komunikacích, kde byl dopravním značením omezen provoz motorových vozidel. Přes cyklostezku byla vybudována lávka, která spojuje dva břehy Rožnovské Bečvy. Tato lávka je vyrobena z lepených dřevěných nosníků. Výška je stanovena dle výšky stoleté vody a přesně odpovídá požadavkům Povodí Moravy.

Celý projekt byl vyčíslen na necelých 50 milionu korun, z toho 42 milionu korun pokryla dotace z evropských fondů. [26]

Město Valašské Meziříčí provedlo v roce 2011 sčítání cyklistů, in-line bruslařů a pěších v obou vymezených směrech. Toto sčítání bylo prováděno pro potřeby stanovení hodnoty indikátoru nazývaného Počet uživatelů cyklostezek po 1 roce provozu.

Ten je součástí monitorovací zprávy o udržitelnosti projektu. Sčítání proběhlo v úterý 31. května a sobotu 4. června. Celkový výsledek sčítání činí 3 067 cyklistů, in-line bruslařů a pěších, kteří využili tuto stezku. [27]

Obr. 5. 2. Sčítání cyklistů na cyklostezce Bečva – směr Rožnov pod Radhoštěm



Zdroj: [27]

Dne 4. 6. 2010 byla oficiálně otevřena část cyklostezky údolím Rožnovské Bečvy. Na trase Zašová, Střítež nad Bečvou., Zubří, Dolní Bečva, Prostřední Bečva a Horní Bečva. Cyklostezka je využívána po celý rok, v zimním období je při příznivých sněhových podmínkách využívána jako běžecká trasa. [25]

Výše rozpočtu:

- celkové náklady projektu 24 577 443,-Kč, z toho uznatelné náklady 24 343 442,- Kč,
- zdroje financování – dotace z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) 85 % uznatelných nákladů 20 691 925,70 Kč. Spolufinancování z rozpočtu města 3 885 516,30 Kč. [24]

Obr. 5. 3 Billboard



Zdroj: [31]

5.1.3 Úsek III. Bečva (Valašské Meziříčí – Tovačov, 70 km)

Jde o úsek mezi dvěma soutoky – Rožnovské a Vsetínské Bečvy a Bečvy s Moravou. Cyklostezka zde začíná ve městě Valašské Meziříčí a končí v Tovačově. Její délka je 70 kilometrů a vede z Valašska až do Olomouckého kraje.

Z Valašského Meziříčí do Teplic nad Bečvou vede cyklotrasa převážně po silnicích III. třídy a z Hranic na Moravě až do Lipníku nad Bečvou je vybudována nová cyklostezka se s míšeným provozem jak pro cyklisty, tak pro chodce. Mezi městy Týn nad Bečvou a Lipník nad Bečvou byla v roce 2011 vybudována z předstrukturálních fondů EU společná stezka pro chodce i cyklisty o délce 1300 m. [32]

5.2 Financování

Financování výstavby cyklostezek v České republice je nejčastěji realizováno ze Státního fondu dopravní infrastruktury a také ze Strukturálních fondů EU. Další zdroje financování jsou z rozpočtů krajů nebo z rozpočtů obcí a měst. [28]

5.2.1 Financování cyklostezek ze Strukturálních fondů EU

První projekt, financován ze Strukturálních fondů, byl projekt „Víceúčelové komunikace podél Tiché Orlice a Třebovky“, v délce 40 km a nákladech přes 130 mil. Kč. Ke dni 25. 1. 2011 bylo evidováno na 192 schválených projektů s cyklistickou tematikou. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržností (ROP NUTS II).

V roce 2007 bylo v rámci první výzvy v oblasti bezmotorové dopravy vyčleněno 510 miliónů korun na 32 cyklistických projektů. Tak vzniklo v Olomouckém a Zlínském kraji

téměř 90 kilometrů nových cyklotras. Podpořenými projekty jsou např. Cyklostezka Morava či cyklostezka Bečva. [28]

5.2.2 Financování značení

V současnosti je toto financování uskutečňováno z více zdrojů:

- dotace ministerstva pro místní rozvoj,
- dotace krajů,
- dotace mikroregionů,
- dotace od sponzorů. [5]

RZ zajišťuje rozdělení financí, které KČT získá na jednotlivé oblasti KČT a z nich jsou na základě pokynů KKZ propláceny cestovní náklady a náhrady „značkařům“ a další výdaje dle schválených směrnic Klubu českých turistů. [5]

5.2.3 Náklady na výstavbu

„Náklady na vybudování cyklostezky jsou trojího druhu:

- náklady na výkup pozemku,
- náklady na stavební práce,
- náklady na ostatní vybavení (značení, přejezdy, lavičky, koše, lampy, informační tabule atd.)“. (Omelková, 2011, s. 42)

5.2.4 Náklady na ostatní vybavení

Dopravní značení

Na internetových stránkách obchodu Vako shop, který se zabývá výrobou dopravních značení, jsou uvedené následující ceny:

- Dopravní značka (Stezka pro chodce a cyklisty C10a)
 - rozměr 500mm, cena 944 Kč s DPH,
 - rozměr 700mm, cena 1164 Kč s DPH.

Obr. 5. 4. Dopravní značka – Stezka pro chodce a cyklisty



Zdroj: [33]

- Dopravní značka (Konec stezky pro chodce a cyklisty C10b)
 - rozměr 500mm, cena 944 Kč s DPH,
 - rozměr 700mm, cena 1164 Kč s DPH.

Obr. 5. 5. Dopravní značka – Konec stezky pro chodce a cyklisty



Zdroj: [33]

- Dopravní značka (Jiný příkaz C14a)
 - rozměr 500mm, cena 944 Kč s DPH,
 - rozměr 700mm, cena 1164 Kč s DPH.

Obr. 5. 6. Dopravní značka – Jiný příkaz



Zdroj: [33]

- Dopravní značka (Konec jiného příkazu C14b)
 - rozměr 500mm, cena 944 Kč s DPH,
 - rozměr 700mm, cena 1164 Kč s DPH.

Obr. 5. 7. Dopravní značka – Konec jiného příkazu



Zdroj: [33]

- Dopravní značka (Stezka pro cyklisty C8a)
 - rozměr 500mm, cena 944 Kč s DPH,
 - rozměr 700mm, cena 1164 Kč s DPH.

Obr. 5. 8. Dopravní značka – Stezka pro cyklisty



Zdroj: [33]

- Dopravní značka (Konec stezky pro cyklisty C8b)
 - rozměr 500mm, cena 944 Kč s DPH,
 - rozměr 700mm, cena 1164 Kč s DPH.

Obr. 5. 9. Dopravní značka – Konec stezky pro cyklisty



Zdroj: [33]

Lavičky

Na internetových stránkách firmy JAFA beton styl jsou uvedeny následující ceny u betonových a venkovních laviček s délkou latí 150 cm. Pro představu jsem uvedla následující příklady:

- parková lavička s opěradlem Trend (mobilní s kotvením),
 - rozměr: 150x61x76 cm, cena 2 660 Kč bez DPH.

Obr. 5. 10. Parková lavička s opěradlem Trend



Zdroj: [20]

- parková lavička bez opěradla Trend (mobilní s kotvením),
 - rozměr: 150x45x46cm, cena 2 138 Kč bez DPH.

Obr. 5. 11. Parková lavička bez opěradla Trend



Zdroj: [20]

- stůl Trend (mobilní s kotvením),
 - rozměr: 150x73x75cm, cena 2 850 Kč bez DPH.

Obr. 5. 12. Stůl Trend



Zdroj: [20]

Odpadkové koše

Odpadkové koše by neměly chybět podél žádné cyklostezky. Zabraňují znečišťování prostředí podél stezky povalujícími se odpadky.

Firma Jafa beton styl nabízí např.:

- odpadkový koš čtyřhranný 75l s ocelovým krytem,
 - rozměr: 45x45x93cm, cena 3 132 Kč bez DPH.

Obr. 5. 13. Odpadkový koš čtyřhranný 75 l



Zdroj: [20]

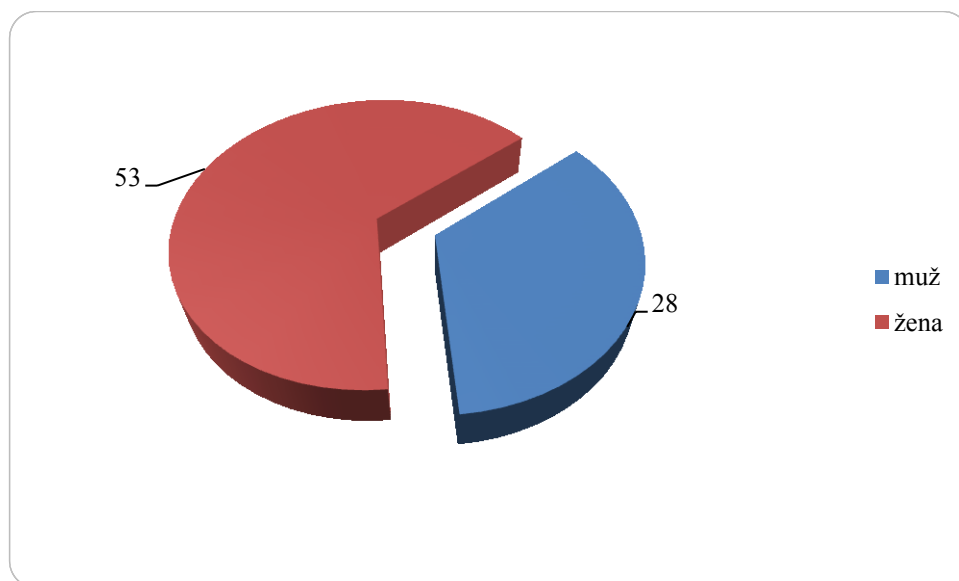
6 Vlastní návrh a doporučení

Vlastní návrh a doporučení jsem navrhla na základě dotazníkového šetření, které probíhalo od 5. 3. 2012 do 25. 4. 2012. Převážná většina respondentů byla ze Vsetína a okolí.

6.1 Dotazník

Otázka č. 1 Pohlaví

Graf 6.1 Pohlaví respondentů

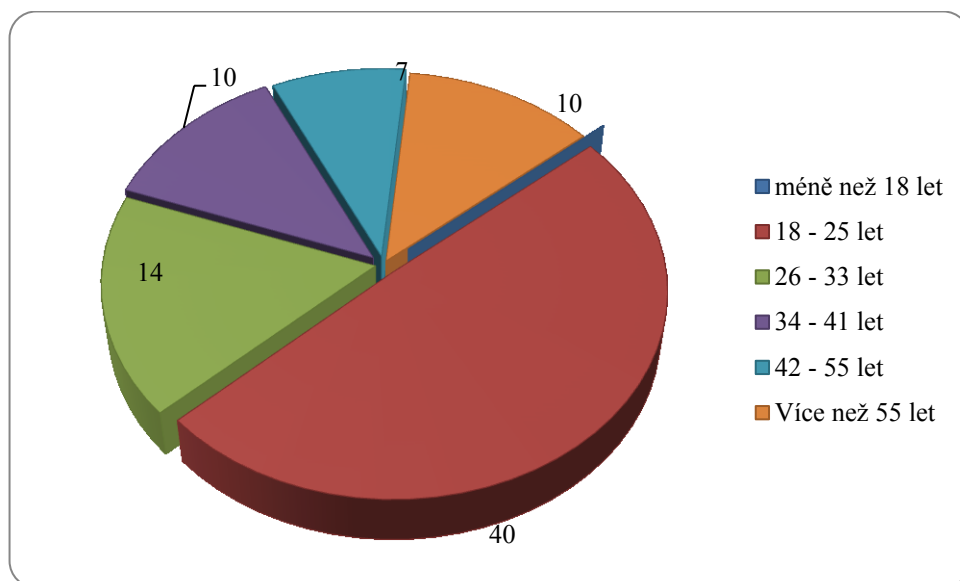


Zdroj: vlastní zpracování

Celkový počet respondentů byl 81, z toho 53 (65 %) žen a 28 (35 %) mužů. Tedy převážná většina odpovídajících byly ženy.

Otázka č. 2 Věk

Graf 6. 2 Věk respondentů

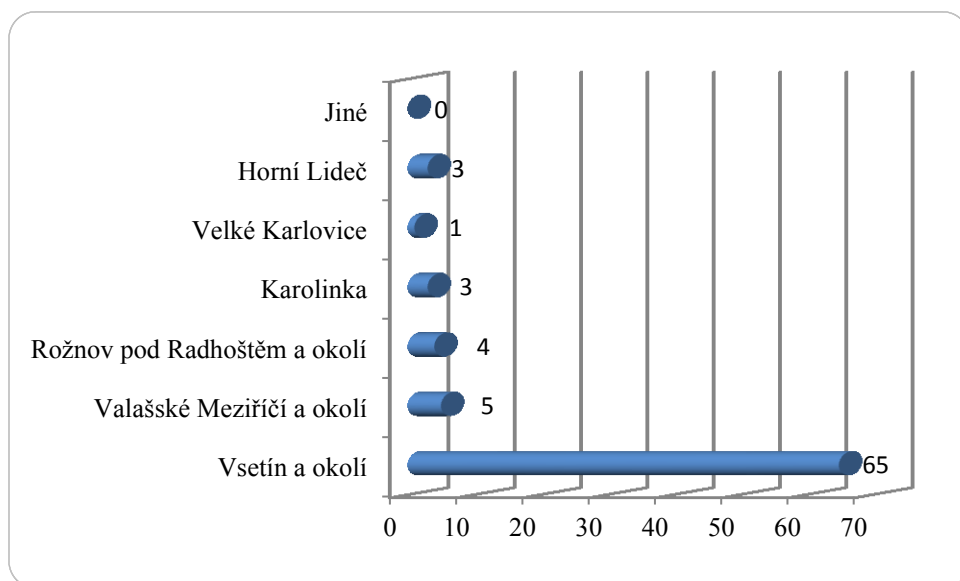


Zdroj: vlastní zpracování

49 % dotázaných bylo ve věku 18 – 25 let v počtu 40 lidí. Druhou nejčastější věkovou kategorií byla skupina ve věku 26 – 33 let (17 %). Na pomyslném třetím místě jsou s 12% lidé ve věku 34 – 41 a lidé nad 55 let. Věkovou skupinu 45 – 55 let zastupuje v tomto dotazníku pouhých 9 % a skupina nezletilých, do 18 let, nemá v tomto dotazníku žádné zastoupení.

Otázka č. 3 Odkud pocházíte

Graf 6.3 Místo bydliště

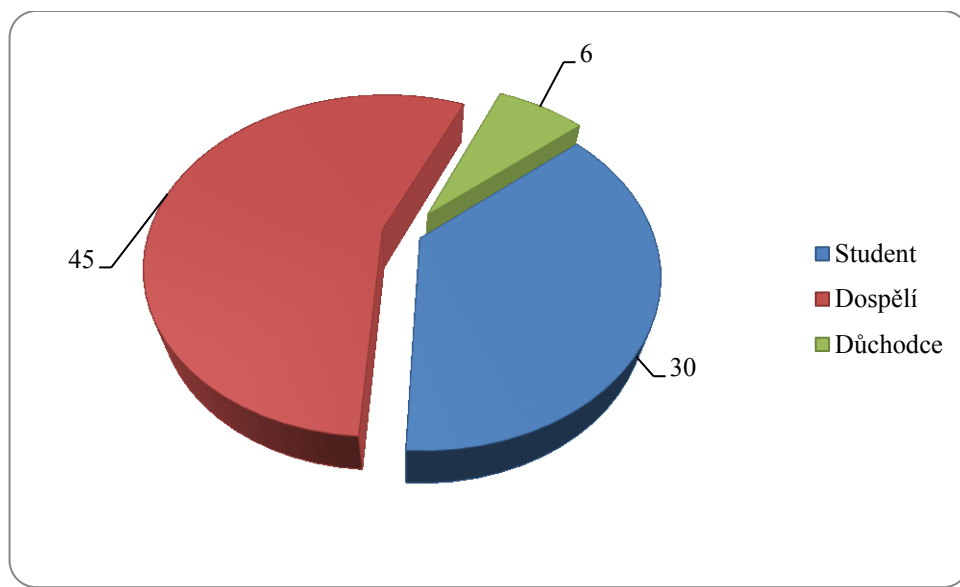


Zdroj: vlastní zpracování

Celých 80 % respondentů pochází ze Vsetína a jeho blízkého okolí. Dalších 6 % vyplnilo, že bydlí ve městě Valašské Meziříčí či v jeho okolí. Jen 5 % dotázaných pochází z Rožnova pod Radhoštěm popřípadě z jeho blízkého okolí. 4 % pochází z města sklářů Karolinky či z Horního Lidče a pouze jeden člověk pochází z Velkých Karlovic.

Otázka č. 4 Jste

Graf 6. 4 Rozdělení respondentů do skupin

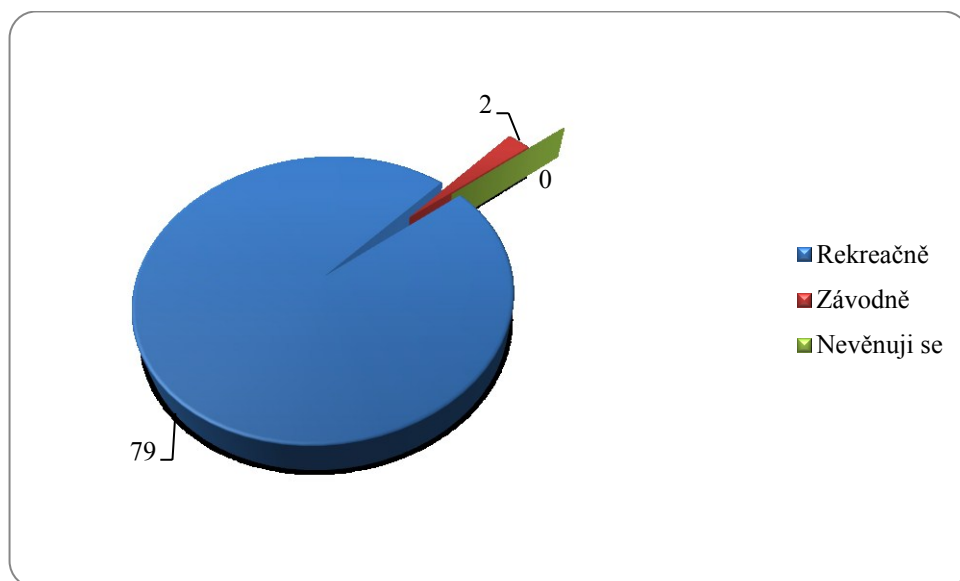


Zdroj: vlastní zpracování

Většina odpovídajících byli pracující dospělí lidé (56 %), čtvrtina studenti (30 %) a šest dotazovaných jsou již v důchodu (7 %).

Otázka č. 5 Jak se věnujete cykloturistice

Graf 6. 5 Zájem o cykloturistiku

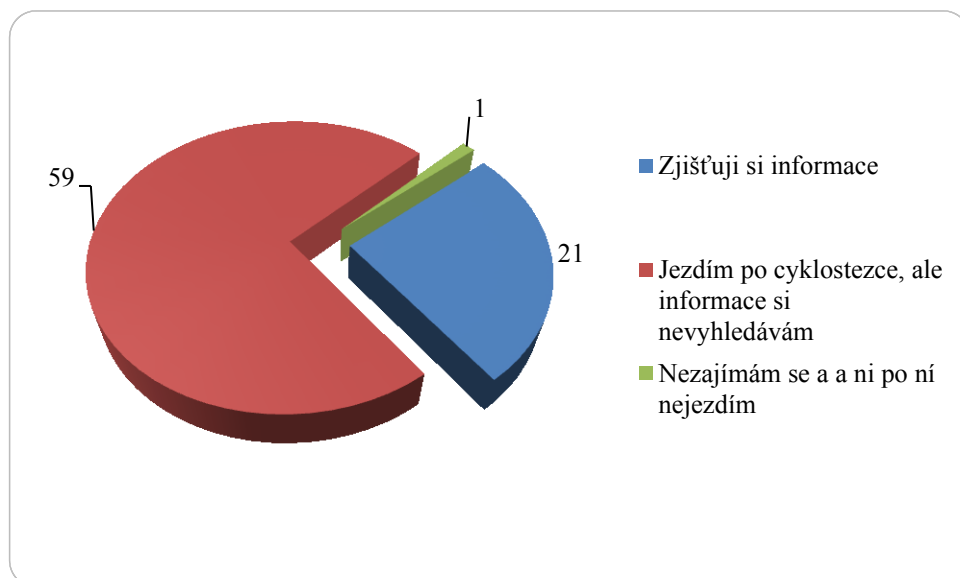


Zdroj: vlastní zpracování

Až 98 % odpovídajících se cykloturistice věnuje pouze rekreačně, ve svém volném čase. Pouze 2 lidé se jí věnují závodně.

Otázka č. 6 Váš zájem o cyklostezku Bečvu

Graf 6. 6 Zájem o cyklostezku Bečvu



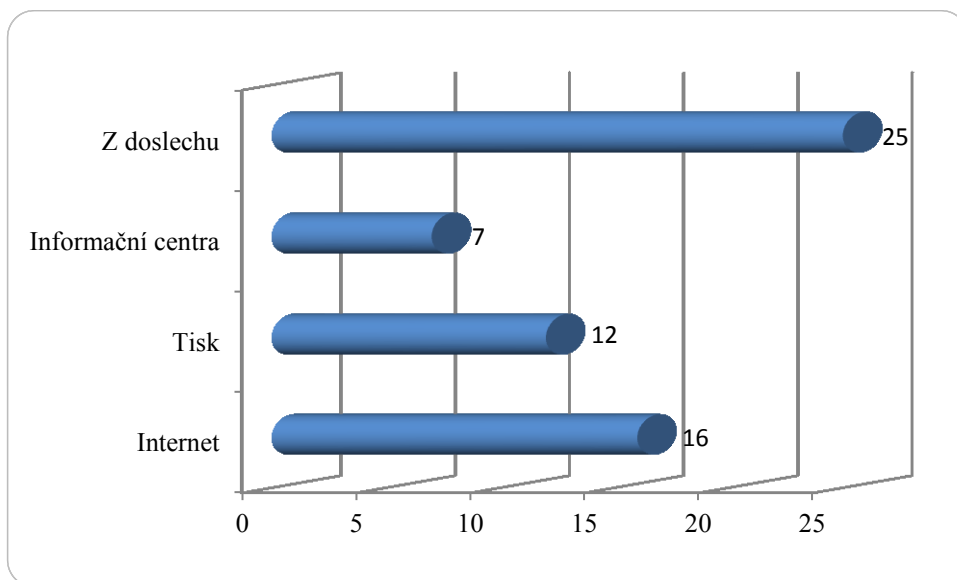
Zdroj: vlastní zpracování

Na tuto otázku odpovědělo 73 % lidí tak, že sice jezdí po cyklostezce, ale informace si nezjišťují, 26 % si ovšem informace vyhledává a aktivně se o tuto stezku zajímá. Pouze

jeden dotázaný odpověděl negativně a to, že se nezajímá o cyklostezku Bečvu a ani po ní nejezdí.

Otázka č. 7 Jaké jsou Vaše zdroje informací o cyklostezce (možnost více odpovědí)

Graf 6. 7 Zdroje informací

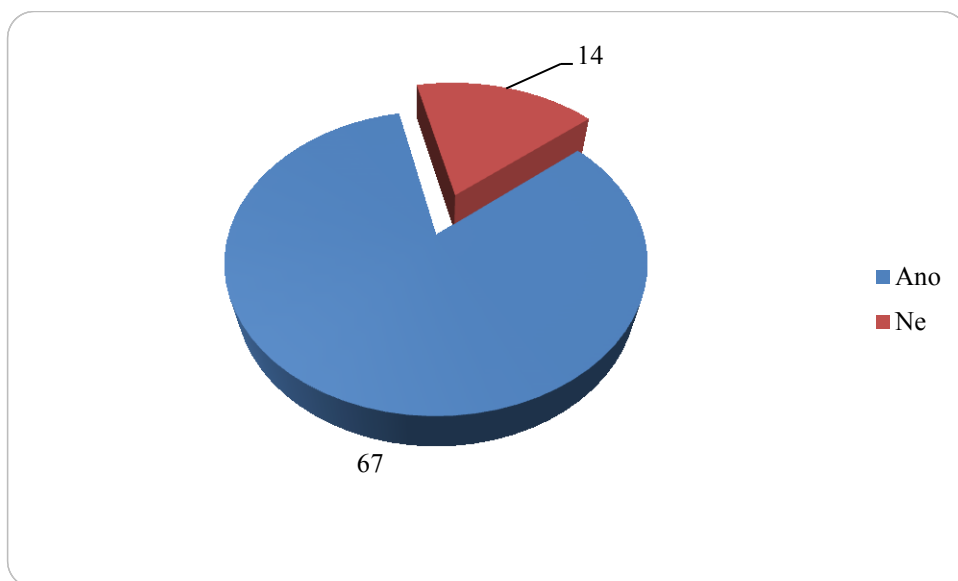


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 7 byla nepovinná, ale i přes to na ni většina lidí odpověděla, buď z nepozornosti, nebo ze zajímavosti. V téhle otázce byla možnost více odpovědí, proto procento mohlo vzrůst na více než 100%. Výsledky tedy dopadly následovně, 71 % lidí se dozvídá o cyklostezce převážně z doslechu a to jak od známých, rodiny, či kamarádů. 46 % odpovědělo, že své informace vyhledává na internetových stránkách. Dále převažovaly informace z tisku, ať už to jsou noviny, letáky či propagační materiály). A jen 7 lidí (20 %) uvedlo jako svůj zdroj informací informační centra.

Otázka č. 8 Je podle Vás snadné získat informace o cyklostezce Bečva

Graf 6. 8 Získání informací

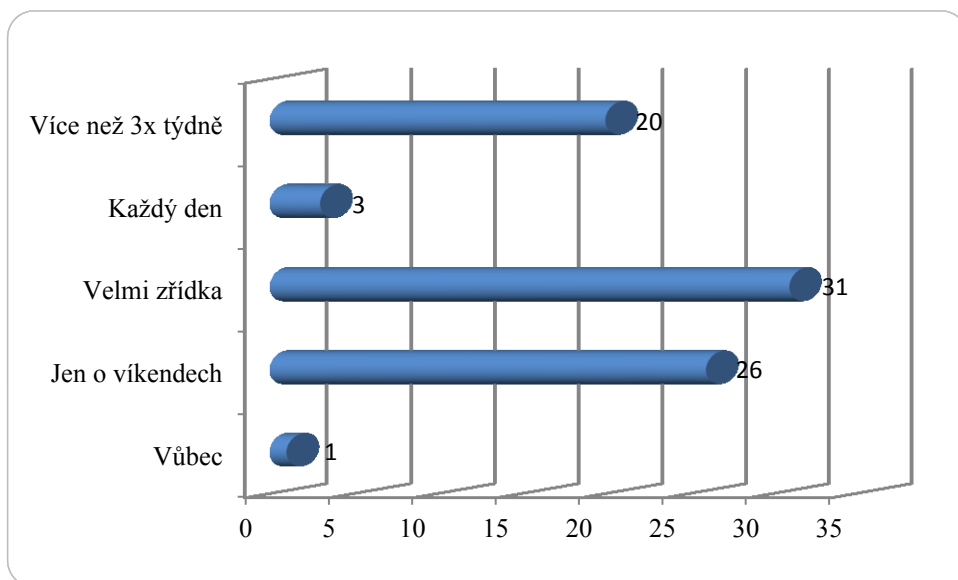


Zdroj: vlastní zpracování

Na otázku, zda je snadné získat informace o cyklostezce Bečva, odpovědělo 83 % respondentů, že ANO. Pouhých 17 % uvedlo, že je pro ně získání obtížné.

Otázka č. 9 Jak často využíváte cyklostezku Bečvu

Graf 6. 9 Četnost využití



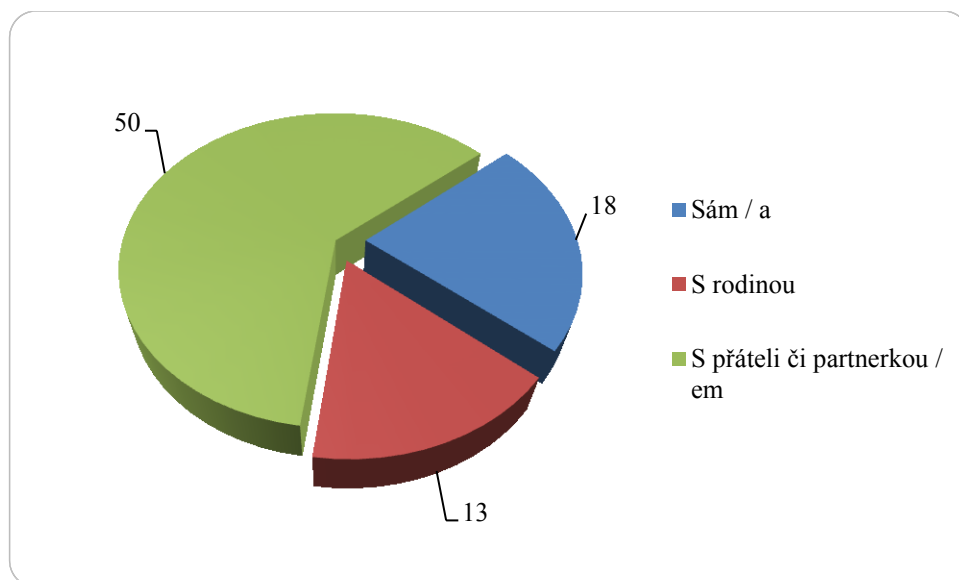
Zdroj: vlastní zpracování

Odpovědi na tuto otázku byly celkem vyrovnané až na pár výjimek. 38 % lidí jezdí po cyklostezce Bečva jen velmi zřídka. Je to pochopitelné, jelikož většina respondentů již

pracuje a již nemají chuť nebo čas po práci si vyjet na kole. V těsném závěsu, s 32% se umístila odpověď jen o víkendech. 25 % lidí, zvolila možnost více než 3x týdně, jsou to převážně sportovně založení lidé. Každý den jezdí po cyklostezce, převážně za prací, 4 % lidí. A pouze jeden člověk cyklostezku Bečvu nevyužívá vůbec.

Otázka č. 10 S kým nejčastěji jezdíte

Graf 6. 10 S kým nejčastěji respondenti jezdí

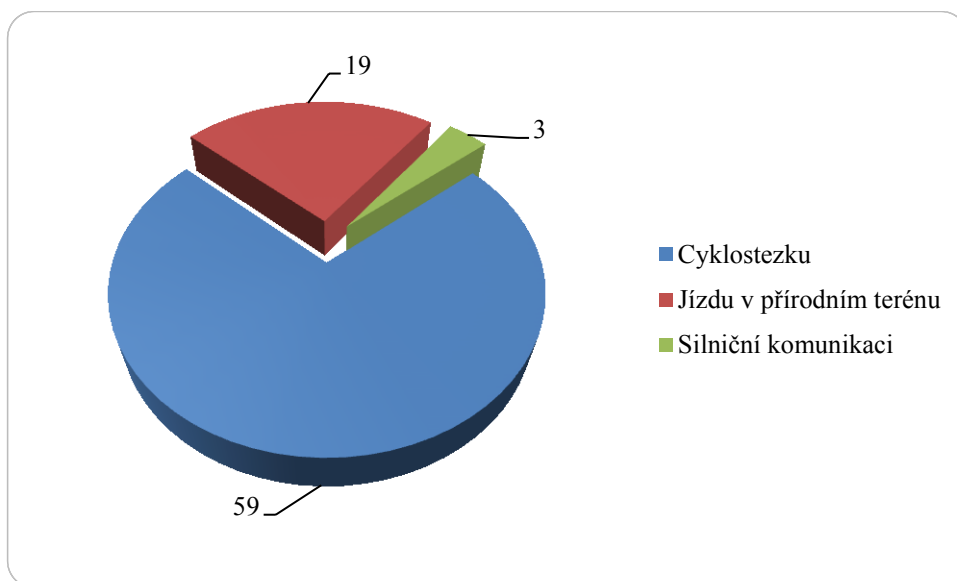


Zdroj: vlastní zpracování

Až 22 % dotázaných nemá při jízdě na kole rádo společnost někoho jiného a nejčastěji vyrazí na „cyklotoulky“ sám, třeba jen se sluchátkama v uších. Drtivá většina, tj. 62 %, ovšem vyrazí v doprovodu svých nejbližších, buďto s partnerkou či partnerem nebo se svými přáteli. 16 % respondentů tráví čas na kole s rodinou.

Otázka č. 11 Co preferujete

Graf 6. 11 Co preferují

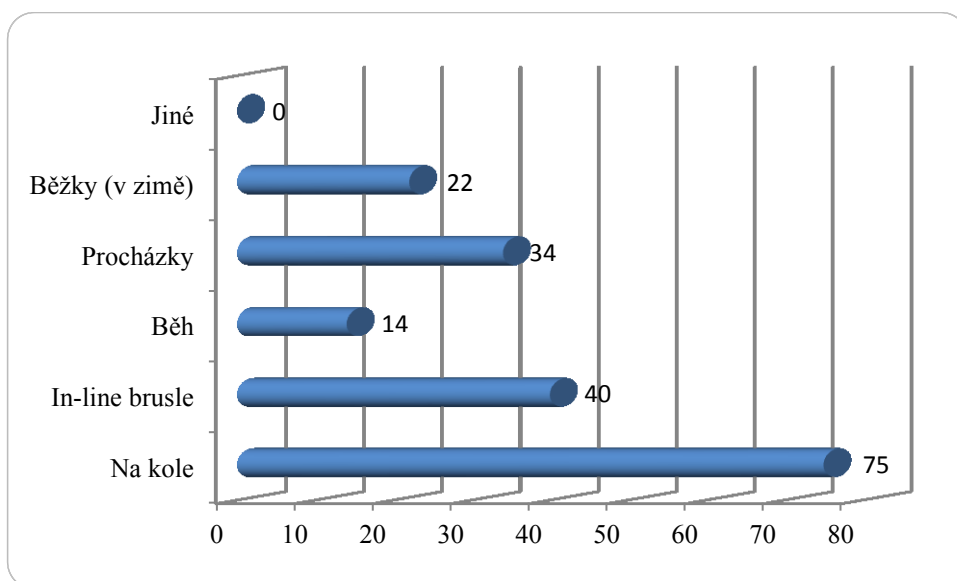


Zdroj: vlastní zpracování

Jelikož je téma zaměřené na cyklostezky, bylo potřeba zjistit, zda lidé vůbec oceňují tyto cesty a zda jich využívají. Mile mě překvapilo, že až 73 % dotázaných odpovědělo, že dávají přednost právě těmto cyklostezkám, ať už je to z důvodu pohodlnosti, či povrchu stezky. Jízdu v přírodním terénu si oblíbilo 23 % lidí a na silniční komunikace nedá dopustit 4 % respondentů.

Otázka č. 12 Jak využíváte cyklostezku (možnost více odpovědí)

Graf 6. 12 Využití cyklostezky

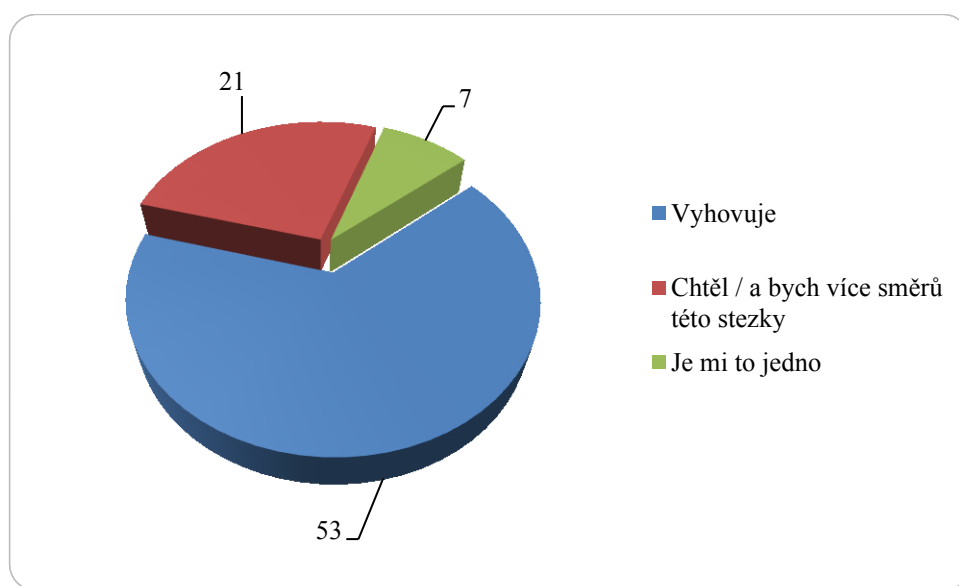


Zdroj: vlastní zpracování

I v této otázce měli lidé na výběr více možností. 93 % dotázaných odpovědělo, že cyklostezku využívají právě na kole, 49 % ji využívají na in-line bruslích, 42 % na procházky a 17 % si ji oblíbilo na běhání. I v zimě je tato stezka využitelná, svědčí o tom 27 % odpovědí, které jsou připsány na účet oblíbenosti běžeckého lyžování. Na možnost jiné nikdo neodpověděl.

Otázka č. 13 Vyhovuje Vám směr, kterým je vedena cyklostezka Bečva

Graf 6. 13 Vedené směry cyklostezky



Zdroj: vlastní zpracování

Většině z dotázaných vyhovují směry, kterými je vedena cyklostezka Bečva, shodlo se na tom 53 %. 26 % lidí by požadovalo více směrů, které by popřípadě navazovaly na tuto páteřní stezku a 9% lidí je to jedno.

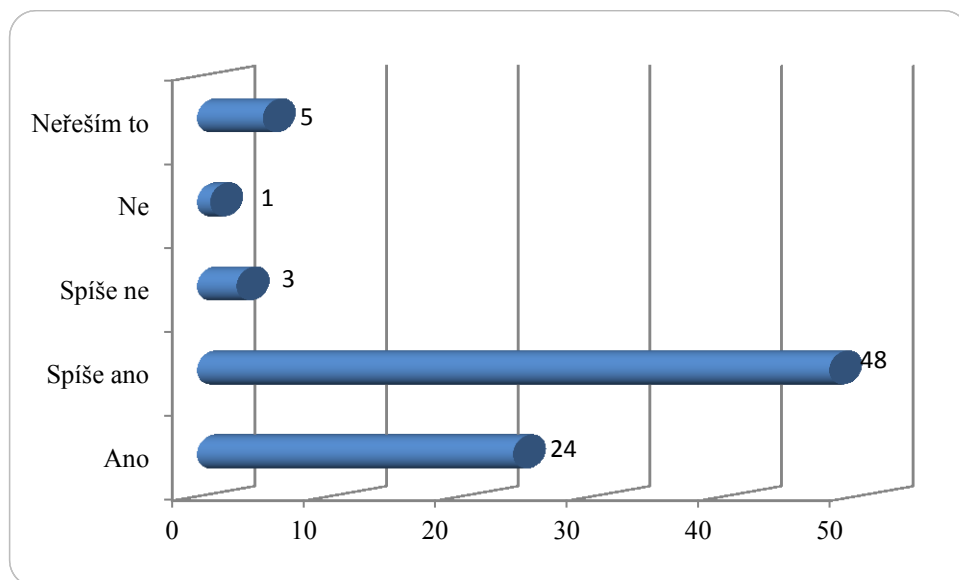
Otázka č. 14 Pokud jste odpověděli v předchozí otázce jinak, než „vyhovuje mi to“ a „je mi to jedno“ uveďte, jakým směrem by měla vést podle Vás nová část cyklostezky

V téhle otázce se mohli dotázání rozepsat o tom, jaký nový směr by daly této stezce ať už je to v okolí Vsetína nebo i v okolí dalších měst. Názory se různily, ale mnoho odpovědí se shodovalo. Mnohokrát se objevoval směr Horní Lideč – Vsetín, dále Valašská Polanka - Vsetín ale také Liptál. Byl zmíněn i směr Zlín, Kelč, Lešná u Valašského Meziříčí. Jedna odpověď dokonce navrhuje udělat cyklostezku po staré trati až k bývalému areálu Zbrojovky ve městě Vsetíně. Jedna žena z Nového Hrozenkova měla připomínku, že musí jet dlouho

po silnici, než se napojí na cyklostezku, navrhuje i řešení a to postavení mostu přes řeku Bečvu v údolí Březitá.

Otázka č. 15 Jste spokojen / a s kvalitou povrchu

Graf 6. 14 Spokojenost s kvalitou povrchu



Zdroj: vlastní zpracování

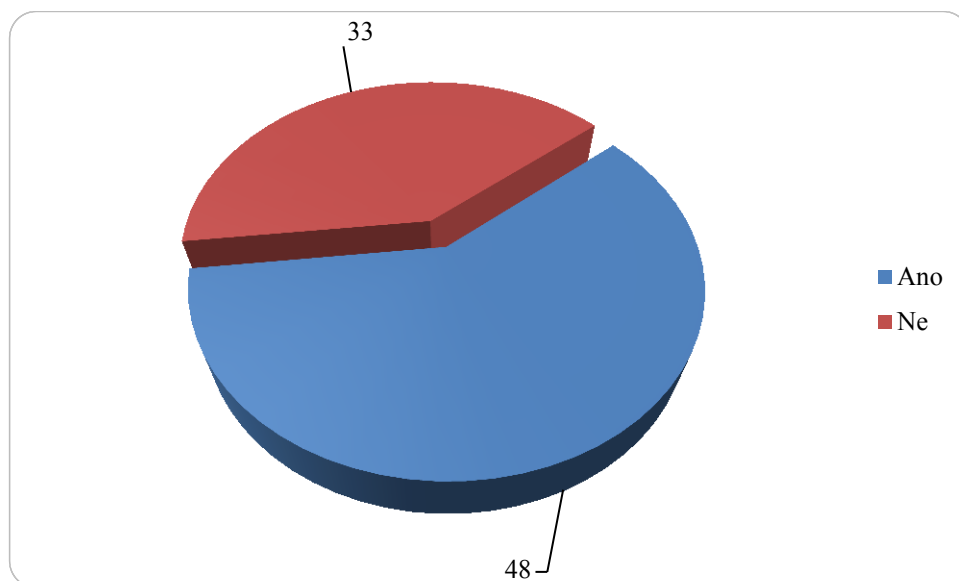
S kvalitou povrchu cyklostezky je stoprocentně spokojeno pouhých 30 % dotázaných. Nadpoloviční většina (59 %), je s kvalitou spíše spokojena. 6 % lidí neřeší kvalitu, 1 % je nespokojeno a 4 % jsou spíše nespokojeni s kvalitou povrchu.

Při rozdělení věkových skupin vychází, že z celkového počtu 40 lidí ve věku 18-25 je s kvalitou cyklostezky spokojeno 37 lidí, 2 jsou nespokojeni a jeden člověk kvalitu neřeší. S převažující nespokojeností u těchto lidí se setkal úsek ve směru Vsetín- Valašské Meziříčí a zpět. Ve věkové skupině 34-44 let je s kvalitou spokojeno celkem 9 lidí z celkového počtu 10, z toho 1 člověk opět tuto situaci neřeší. Z počtu sedmi lidí, kteří využívají nejčastěji úsek Velké Karlovice – Vsetín je 6 lidí spokojeno s kvalitou povrchu. Lidé jezdící směrem na Valašské Meziříčí uvádějí, že jsou spokojeni všichni.

Tuto nespokojenost má ve velké míře na svědomí nový povrch, na Novém Hrozenkově. Ten je postaven z materiálu Bio Strase, který byl dovezen z Itálie a ztěžuje jízdu hlavně in-line bruslařům.

Otázka č. 16 Jste spokojen / a s množstvím odpočívadel podél stezky

Graf 6. 15 Spokojenost s množstvím odpočívadel

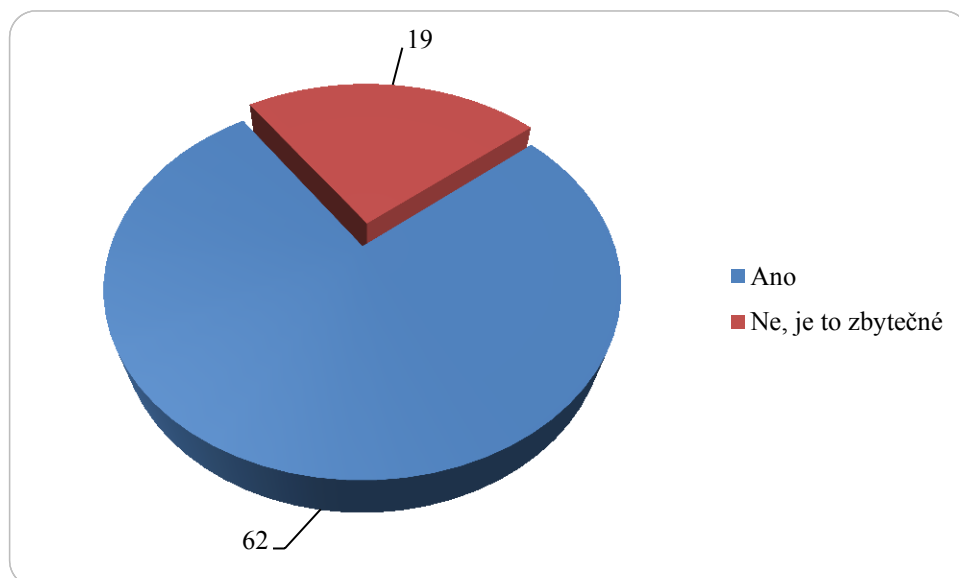


Zdroj: vlastní zpracování

Jak se zdá podél cyklostezky je pro většinu lidí dostatečné množství odpočívadel, shodlo se na tom 59 % dotázaných. Pouhých 41 % lidí shledává tento stav jako nedostačující.

Otázka č. 17 Uvítali byste podél stezky informační tabule o obcích, kterými projíždíte

Graf 6. 16 Informační tabule



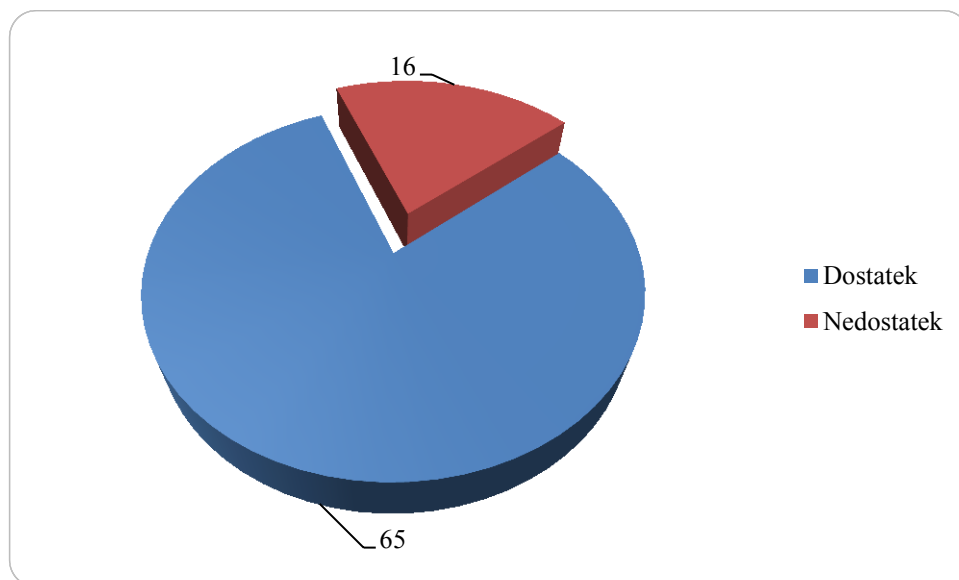
Zdroj: vlastní zpracování

Tak tato otázka má téměř jasnou odpověď. Až 77 % lidí by uvítalo podél cyklostezky informační tabule, které by cyklistovi sdělily užitečné a zajímavé informace o obci,

nebo místě, kterým právě projíždějí. Najdou se ale i lidé, kterým tento nápad přijde jako zbytečný (23 %).

Otázka č. 18 Je podle Vás podél stezky dostatek občerstvovacích zařízení

Graf 6. 17 Občerstvovací zařízení



Zdroj: vlastní zpracování

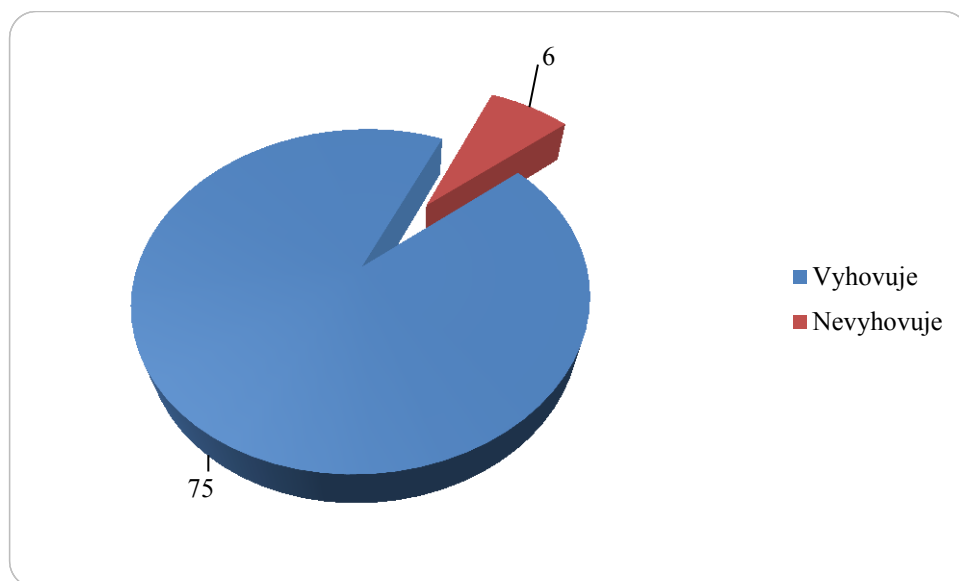
Opět se nadpoloviční většina shodla na tom, že podél stezky je dostatečné množství nejrozličnějších občerstvovacích a stravovacích zařízení (80 %). Za nedostatečné je považuje 20 % lidí. Ti pak mohli svou nespokojenost vyjádřit v otázce č. 19.

Otázka č. 19 Pokud si myslíte, že je jich nedostatek, prosím uveďte úsek

Další z otevřených otázek, kde se mohli lidé rozepsat a vyjádřit tak svůj názor. Odpovědi jsou individuální. Objevily se názory, že mezi Vsetínem a Semetínem je málo občerstvovacích zastávek a jelikož jde o úsek v délce cca 5 km a využívají ho hojně i in-line bruslaři, mohlo by se uvažovat o nějakém občerstvovacím stánku. Další úsek je uveden ve Velkých Karlovicích, respondent uvádí, že by stačilo občerstvení v přívěsu a nějaké plastové židle a stoly. V relativně velkém počtu se objevoval také úsek Vsetín – Valašské Meziříčí. Tady je cyklostezka vedena po silnicích III. tříd a bylo by vhodné zde nějaké občerstvení zřídit. Také se zde objevil úsek mezi městem Valašské Meziříčí a Rožnovem pod Radhoštěm a to hned 3x.

Otázka č. 20 Vyhovuje Vám značení cyklostezky

Graf 6.18 Značení cyklostezek



Zdroj: vlastní zpracování

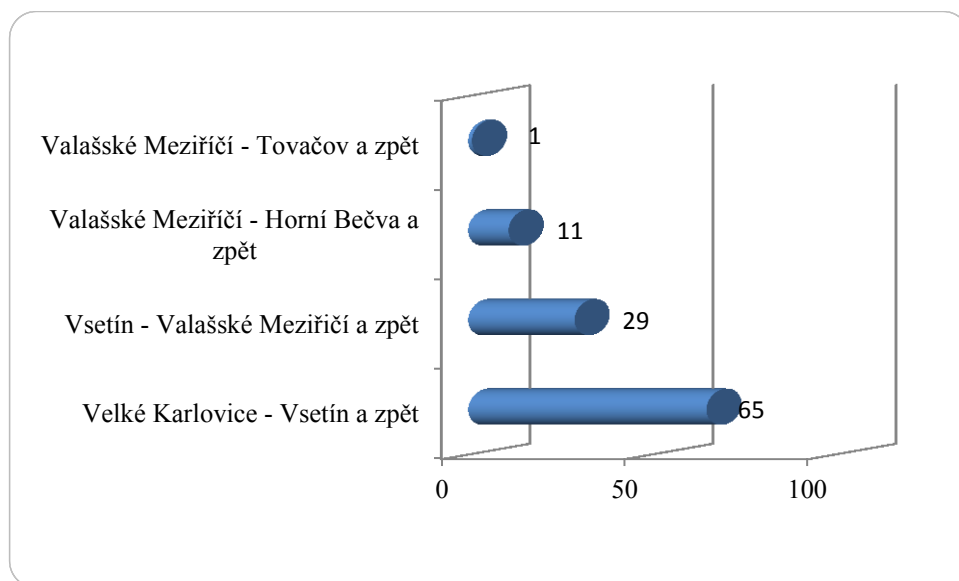
Téměř většina (93 %) na tuto otázku odpověděla kladně a to, že jim značení vyhovuje. Může to být také způsobeno tím, že v měsíci srpnu roku 2011 byla cyklostezka opatřena novým značením a to v úseku Velké Karlovice až po Ratiboř, i přes město Vsetín, které bylo do té doby velice špatně značené. Pouze 7 % odpovědělo záporně.

Otázka č. 21 Co Vám nevyhovuje na značení / jaký úsek

Poslední z otevřených otázek dávala prostor těm, kteří nejsou spokojeni se značením. Nejčastěji byla uváděna nepřehlednost značení a chyby u některých značení (např. špatně směřovaná značka). Bohužel ani jeden z respondentů neuvedl konkrétní úsek se špatným značením.

Otázka č. 22 Jaký úsek cyklostezky nejčastěji využíváte (možnost více odpovědí)

Graf 6. 19 Nejčastěji využívaný úsek



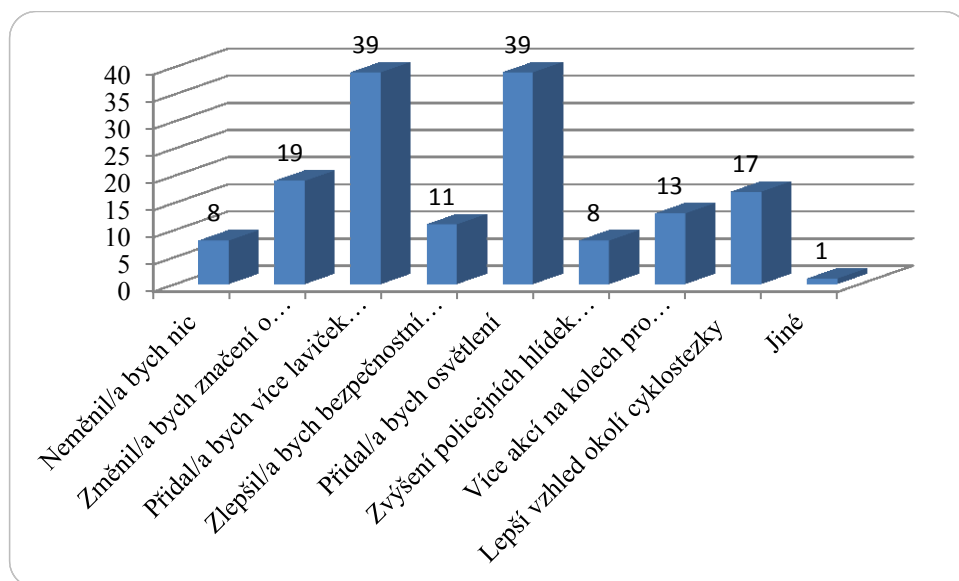
Zdroj: vlastní zpracování

Jelikož většina respondentů pochází ze Vsetína a okolí je přirozené, že 80 % odpovědí, bylo, že nejčastěji využívají úsek mezi Velkými Karlovicemi a Vsetínem. Na druhém místě je s 36%, úsek Vsetín – Valašské Meziříčí. Obyvatelé Rožnova pod Radhoštěm využívají přeci jenom více úsek Valašské Meziříčí a Horní Bečva (14 %). Pouze jedno procento obdržel úsek Valašské Meziříčí a Tovačov.

Z té nepočetnější skupiny je nejčastěji využíván úsek Velké Karlovice – Vsetín a zpět a to v počtu 31 lidí z celkového množství 40. Ve věku 34 – 44 je taktéž nejčastěji využíván úsek Velké Karlovice – Vsetín a zpět. Ten využívá 7 lidí z 10 dotázaných.

Otázka č. 23 **Změnili byste něco** (možnost více odpovědí)

Graf 6. 20 Názor na změnu



Zdroj: vlastní zpracování

Poslední otázka byla zaměřená na zlepšení vybavení apod. na cyklostezce. I zde byla možnost vybrat si z více odpovědí. Nejvíce procent obdržely hned dvě možnosti (48 %), a to že by lidé uvítali více laviček podél stezky, a také by přidali osvětlení. 23 % odpovědí získala možnost o zlepšení značení cyklostezky ve městech. 21 % lidí si přeje lepší prostředí okolo cyklostezky. 16 % by uvítalo více akcí na cyklostezkách vedené organizacemi a 14 % dotázaných by zlepšilo bezpečnostní opatření, jako jsou zábradlí, nezpevněné krajnice apod. S 10% skončila možnost zvýšení policejních hlídek na cyklostezce a dalších 10 % lidí by nezměnilo vůbec nic.

6.2 Vlastní doporučení

Na základě vyhodnocení dotazníku jsem usoudila, že by bylo vhodné vybudovat cyklostezku směrem na obec Liptál, popřípadě i dál. Nejen z důvodu hustého silničního provozu, ale také z důvodů turistických. V této kapitole nastíním možnou trasu, kudy by mohla tato cyklostezka vést.

Z údajů z celostátního sčítání dopravy za rok 2010, je patrné, že hustota provozu na silnici mezi městem Vsetín a obcí Liptál je poměrně velká. (viz příloha č. 5) Za den po této silnici projede mezi 10001 až 15000 vozidel.

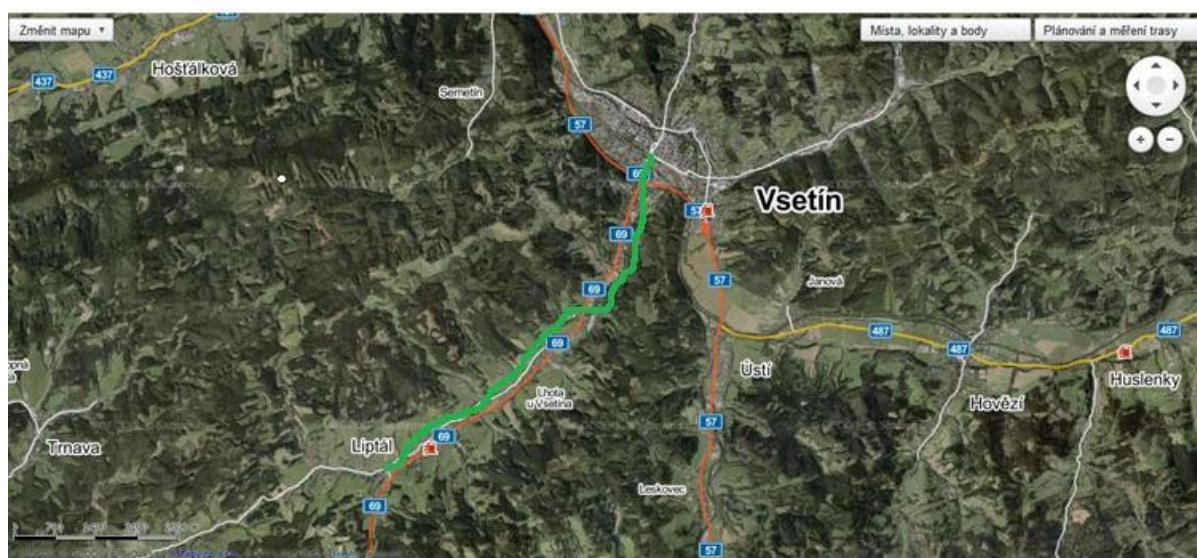
Již v roce 2009 se začalo jednat o cyklostezce, která by měla začínat u bytovek v Rokytnici a vést přes obec Lhota u Vsetína a dále po silnicích III. třídy až do obce Liptál.

Projednává se strana podél potoka nebo podél hlavní cesty, vše záleží na tom, jak se zastupitelé dohodnou s majiteli pozemků. [21]

V obrázku 6.14 jsem zelenou barvou vyznačila, jak by mohla vést cesta podél potoka Rokytenky, kde je nutno asi v polovině stezky přejet hlavní silnici a napojit se na silnici III. třídy v obci Lhota u Vsetína. Tento přejezd by bylo možné vyřešit, dopravními značkami označující konec cyklostezky, popřípadě upravením rychlosti na hlavní silnici.

Vyznačený směr je pouze doporučující. V okolí města Vsetína jsou další velice frekventované silnice, např. směrem na Valašskou Polanku. Zde by bylo také vhodné z pohledu bezpečnosti cyklistů uvažovat o výstavbě cyklostezky. Z rozhovoru s panem Bc. Kalabusem jsem se dozvěděla, že je snaha prosadit cyklostezku také ze Vsetína až do obce Hošťálková.

Obr. 6.14 Možná trasa nové cyklostezky



Zdroj: www.mapy.cz

Jako další doporučení bych uvedla opatřit již stávající cyklostezku Bečvu ve všech jejích směrech dostatečným množstvím laviček a odpočívadel, jak vyplynulo z dotazníkového šetření. Tento požadavek pocházel převážně od lidí využívající úsek Vsetín – Velké Karlovice. Jelikož je ale mobiliář řešen jinými projekty, je pouze na obcích, jestli si odpočívadla či lavičky na svém katastru zřídí. V současnosti se odpočívadla nacházejí v obcích Huslenky a Halenkov (viz příloha č. 4) V budoucnu chce město podávat projekt na technickou infrastrukturu služeb pro cykloturisty, předpokládaný rozpočet na mobiliář by měl být do 2.2 milionů Kč. (vlastní výzkum)

Často se také objevoval požadavek na to, aby byla cyklostezka opatřena pouličním osvětlením. Z mého pohledu není nutné podél celé cyklostezky zřídit osvětlení, stačilo by osvětlit pouze úseky procházející obcemi nebo tam, kde je zvýšený pohyb chodců.

S velkým zklamáním byl veřejností přijat i již výše zmíněný italský povrch v obci Nový Hrozenkov. Nejvíce s ním jsou nespokojeni lidé ve věkové skupině 18 – 25 let. Ten znemožňuje jízdu na kolečkových bruslích, a proto bych navrhovala vybudovat alespoň kousek asfaltového povrchu vedle toho stávajícího. Tím by došlo k uspokojení potřeb in-line bruslařů.

Co do kvality povrchu jsou s ním až na výjimky lidé spokojeni. Komplikovaný úsek je ovšem mezi obcemi Ratiboř a Pržno, kde není vybudována asfaltová cesta a lidé tak při cestě ze Vsetína do Valašského Meziříčí musí tento kousek ujet po přírodním terénu. To by se dalo vyřešit, kdyby zmíněná obec Pržno nechala vybudovat na tomto místě asfaltovou stezku pro cyklisty.

Cyklisté rádi a často využívají hromadné prostředky pro svoji přepravu. Bylo by tedy vhodné přidat některým vlakovým spojům, ve směru Vsetín - Velké Karlovice, vagony pro přepravu kol.

7 Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo zjistit, zda a jak jsou obyvatelé mikroregionu Valašska spokojeni s cyklostezkami v jejich okolí. Dalším z cílů bylo navrhnout doporučení, která by vedla k větší spokojenosti obyvatel a ke zvýšení cykloturistiky v tomto regionu. Cíle se podařilo dosáhnout nejen pomocí dotazníkového šetření, ale také díky rozhovoru s panem Bc. Romanem Kalabusem. Díky našemu rozhovoru jsem si udělala, představu co všechno je zapotřebí k výstavbě cyklostezky a některé informace jsem využila při navrhování vlastního doporučení.

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 81 respondentů, z toho byl převažující počet žen a to v množství 53. Mužů odpovědělo pouhých 28. Nejvíce odpovědí přišlo od obyvatel žijících ve městě Vsetíně a okolí a také z Valašského Meziříčí. Nejpočetnější věková skupina jezdící na kole jsou lidé ve věku od 18 do 25 let, ať už jsou to studenti, či již pracující lidé. Z toho také vyplývá využití cyklostezky, 31 dotázaných jezdí na kole jen velmi zřídka, 26 pouze o víkendu. Pozitivní je, že cyklostezku preferuje až 59 lidí, kteří odpověděli na dotazník. Z toho je patrné, že výstavba cyklostezek v budoucnu je lidmi plně podporována. Cyklostezku lidé nejčastěji využívají na kolech, na in-line bruslích, k procházkám a v zimě se rádi projedou na běžkách po upravené běžecké trati. Kvalitu povrchu hodnotí většina jako dobrou, ale najdou se i lidé, kterým kvalita nevyhovuje. Směry, kterými je cyklostezka vedena, jsou lidmi velice dobře hodnoceny, 53 respondentů odpovědělo kladně, 21 lidí by uvítalo další rozšíření. Ty jsem uvedla v části vlastní návrhy a doporučení. Jako společnost při jízdě na kole volí lidé nejčastěji své kamarády či partnery, z tohoto důvodu by bylo vhodné zvětšit kapacitu některých restauračních a občerstvovacích zařízení popřípadě vybudovat zcela nové. Omezené kapacity jsou vidět převážně v obci Ústí u Vsetína a Janová, kde se podél cyklostezky nachází pouze jedno takové zařízení. V obci Hovězí se nacházejí dvě oblíbené občerstvovací zařízení a jejich kapacita je převážně v letních obdobích nedostačující.

Doufám a věřím, že cyklostezek vedoucí touto překrásnou krajinou bude v budoucnu stále přibývat a jejich kvalita se bude zlepšovat. Valašsko má potenciál na to, aby se stalo rájem cyklistů.

8 Seznam použité literatury

- [1] BARTOŠ, Vladislav. *Navrhování komunikací pro cyklisty, Technické podmínky*. Mariánské Lázně: KOURA publishing, 2006. 112 s. ISBN 80-902527-3-7.
- [2] HALADA, Andrej a JAKEŠ, Aleš a KREJČÍ, Jaromír a KŘEMEČEK, Ivan a MACKA, Jaromír. *Na kole křížem krážem po Moravě a Slezsku*. Havlíčkův Brod: Fragment, 2007. 126 s. ISBN 978-80-253-0331-3.
- [3] HALADA, Andrej a JAKEŠ, Aleš a KREJČÍ, Jaromír a KŘEMEČEK, Ivan a MACKA, Jaromír. *Na kole křížem krážem po Česku*. Praha: Fragment, 2010. 222 s. ISBN 978-80-253-1048-9.
- [4] HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3
- [5] KLUB ČESKÝCH TURISTŮ – RADA ZNAČENÍ. *Učební texty pro značkáře: díl N – značení cyklotras*. 2007. 32 s.
- [6] KRBA, Jan. *Obyčeje a lidové tradice na Valašsku*. Valašské Meziříčí: Český svaz ochránců přírody, 2008. 84 s.
- [7] OMELKOVÁ, Veronika. *Projekt cyklostezky Kunovice – Hluk*. Ostrava 2011. Bakalářská práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta ekonomická, Katedra managementu.
- [8] PÁSKOVÁ, Martina a ZELENKA, Josef. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s. ISBN 80-239-0152-4.
- [9] PODHORSKÝ, Marek. *Zlínský kraj*. Praha: Freytag&Bernd, 2006. 160 s. ISBN 80-73616-147-8.
- [10] SDRUŽENÍ OBCÍ HORNOLIDEŠSKO. *HORNOLIDEČSKO*. Grafia Nova, s. r. o., 2009. 32 s. BEZ ISBN
- [11] ZLÍNSKÝ KRAJ ZA PODPORY EU A MMR ČR. *Valašsko turistický průvodce regionem*. 2006. 47s.

Brožura:

- [12] OKRESNÍ ÚŘAD VSETÍN. *Valašsko*, 1998.

Tisková periodika

[13] ŽŮREK, Jiří. Informační centrum půjčuje i bicykly. *Vsetínské noviny – čtrnáctideník města Vsetína*, 2011, č. 15, 12 s.

[14] ŽŮREK, Jiří. Turistika ve Vsetíně a okolí. *Vsetínské noviny – čtrnáctideník města Vsetína*, 2012, č. 8, 2 s.

Internetové zdroje

[15] AOPK ČR. Charakteristika oblasti CHKO Beskydy. *Ochranaprirody.cz* [online] © [cit. 2012-02-12]. Dostupné z:

http://www.beskydy.ochranaprirody.cz/wps/portal/cs/beskydy/o-sprave-chko/!ut/p/c5/DcpLjoIwAADQs8wBTJFosUtaYdfYMAqsCGtDIhAi_wm4fRj3vaBHHwosTa1mButRAdSkMMi9H_QkR4PBkP8bDgesmGckP0phMAFed1p-Zn322OyyBTUtp3Gs2wy-pZhsjiGiGodqz-qTXzadU_HK50ylYYqrbbaIn7B5MVselAZ1ziiUfAtsZnV9hxUbCIz5huGW4XNh-8iLjrSLwsSPQ755T76yTj9DoNZ7PvIRaAq2JV7ljuu1jkcdBOV7cqQvKHlyZwrGNrs6x-UdSwr/?sentByLeftNavigation=true

[16] BESKYDY- VALAŠSKO. Chráněná krajinná oblast Beskydy. *Beskydy-valassko.cz* [online] ©1998-2012 [cit. 2012-01-25]. Dostupné z: <http://beskydy-valassko.cz/tema/tema.phtml?id=265&user=279&session=55019109>

[17] BESKYDY – VALAŠSKO. Arboretum. *Beskydy-valassko.cz* [online] ©1998-2012 [cit. 2012-02-12]. Dostupné z: http://beskydy-valassko.cz/encyklopedie/seznam.phtml?typ=133&id_t_oblasti=113727

[18] CYKLISTIKA KRNOV. Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras. *Cyklistikakrnov.com* [online]. © [cit. 2012-01-31]

Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>

[19] EVROPSKÝ FOND, MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ A ZLÍNSKÝ KRAJ. Valašsko. *Vychodni-morava.cz* [online] © [cit. 2012-01-31]. Dostupné z: <http://www.vychodni-morava.cz/lokalita/20/valassko>

[20] Jafa Beton Styl. Venkovní vybavení. *Lavicky-kose.cz* [online] © [cit. 2012-03-27]. Dostupné z: <http://www.lavicky-kose.cz/cz/katalog-vyroby/betonove-parkove-lavicky-150cm>

[21] JIŘÍ SVĚTINSKÝ. Lhota u Vsetína. *Lhotavsetina.cz*. [online] © 2007-2012 [cit. 2012-04-27] Dostupné z: <http://www.lhotavsetina.cz/index.php?page=informace&ida=138>

[22] LECCOS. Kalokagathia. *Leccos.com* [online] © [cit. 2012 04 27] Dostupné z: <http://leccos.com/index.php/clanky/kalokagathia>

- [23] MĚSTO KAROLINKA. Historie města. *Karolinka.cz* [online] © [cit. 2012-03-20]. Dostupné z: <http://www.karolinka.cz/cz/2-o-mestu/10-historie.html>
- [24] MĚU ROŽNOV POD RADHOŠTĚM. Cyklosztezka údolím Rožnovské Bečvy. *Roznov.cz* [online] © 2008-2012 [cit. 2012-04-12]. Dostupné z: <http://www.roznov.cz/cyklostezka-udolim-roznovske-bečvy-roznov-pod-radhostem>
- [25] MĚU ROŽNOV POD RADHOŠTĚM. Oficiální otevření cyklostezky. *Roznov.cz* [online] © 2008-2012 [cit. 2012-04-12] Dostupné z: <http://www.roznov.cz/65-2010-cyklostezka-oficialne-otevrena>
- [26] MĚSTO VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ. Cyklostezka Bečva. *Valasskemezirici.cz* [online] © [cit. 2012-02-14] Dostupné z: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/32740/>
- [27] MĚSTO VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ. Sčítání cyklistů. *Valasskemezirici.cz* [online] © [cit. 2012-02-14] Dostupné z: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/34870/>
- [28] PRŮBĚŽNÁ ZPRÁVA –AKTIVITA AC0808. Strukturální fondy EU. *Cyklostrategie.cz* [online] © [cit.2012-02-12] Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/file/vyzkum32-finance/>
- [29] REGION BÍLÉ KARPATY. Přírodní zajímavosti. *Valassko-hornovsacko.cz* [online] © [cit. 2012-01-24]. Dostupné z: <http://www.valassko-hornovsacko.cz/cs/turistika/prirodni-zajimavosti/>
- [30] REGION BÍLÉ KARPATY. Cyklostezka Bečva. *Valassko-hornovsacko.cz* [online] © [cit. 2012-01-25]. Dostupné z: <http://www.valassko-hornovsacko.cz/cs/cykloturistika/cyklostezka-bečva>
- [31] ROŽNOV POD RADHOŠTĚM. Billboard. *Roznov.cz* [online] © 2011 [cit 2012 – 03 - 28] Dostupné z:http://www.roznov.cz/odbory/euromanazeri/billboard_cyklostezka_all.jpg
- [32] STUDIO VIRTUALIS. Cyklistické cesty. *Ceskojede.cz* [online] © 2011 [cit. 2012–03-28]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cykloturistika-vybrane-cyklotrasy-cr-21.pdf
- [33] VAKOSHOP. Dopravní značky. *Vakoshop.cz* [online] © [cit. 2012-03-27]. Dostupné z: <http://www.vakoshop.cz/dopravni-znacky-prikazove-znacky>

9 Seznam použitých zkratek

Apod. – a podobně

Atd. – a tak dále

Bc. – bakalář

Cca- cirká

Cm – centimetr

CR – cestovní ruch

Č. – číslo

ČR – Česká republika

ČSN – chráněné označení českých technických norem

ČSN EN – harmonizované Evropské normy

DPH – daň z přidané hodnoty

ERD – Evropský fond pro regionální rozvoj

EU - Evropská unie

Ha – hektar

CHKO – chráněná krajinná oblast

IN – být v módě

Ing. – inženýr

Kč – koruna česká

KČT – Klub českých turistů

KKZ – Komise cyklo značení

Km – kilometr

Km² – kilometr čtverečný

L – litr

M – metr

Mgr. – magistr

Mil. - Milión

M. n. m. – Metr nad mořem

Mn. – milimetr

Např. – například

NATURA 2000 – Soustava chráněných území Evropského významu

NUTS 2 – Územní jednotky – sdružené kraje

Obr. – obrázek

ROP – Regionální operační program

RZ – Rada značení

ŘSZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje

SO – stavební objekt

S. p. – státní podnik

Sv. – svatý

SR – Slovenská republika

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

Tzv. – takzvaný

TJ MEZ – Tělovýchovná jednota Mez

UNWTO – Světová organizace cestovního ruchu

Seznam obrázků

Obr. 4. 1 Mapa CHKO Beskydy

Obr. 5. 2. Sčítání cyklistů na cyklostezce Bečva – směr Rožnov pod Radhoštěm

Obr. 5. 3 Billboard

Obr. 5. 4. Dopravní značka – Stezka pro chodce a cyklisty

Obr. 5. 5. Dopravní značka – Konec stezky pro chodce a cyklisty

Obr. 5. 6. Dopravní značka – Jiný příkaz

Obr. 5. 7. Dopravní značka – Konec jiného příkazu

Obr. 5. 8. Dopravní značka – Stezka pro cyklisty

Obr. 5. 9. Dopravní značka – Konec stezky pro cyklisty

Obr. 5. 11. Parková lavička bez opěradla Trend

Obr. 5. 12. Stůl Trend

Obr. 5. 13. Odpadkový koš čtyřhranný 75 l

Seznam grafů

Graf 6.1 - Pohlaví respondentů

Graf 6. 2 - Věk respondentů

Graf 6. 3 - Místo bydliště

Graf 6. 4 - Rozdělení respondentů do skupin

Graf 6. 5 - Zájem o cykloturistiku

Graf 6. 6 - Zájem o cyklostezku Bečvu

Graf 6. 7 - Zdroje informací

Graf 6. 8 - Získání informací

Graf 6. 9 - Četnost využití

Graf 6. 10 - S kým nejčastěji respondenti jezdí

Graf 6. 11 - Co preferují

Graf 6. 12 - Využití cyklostezky

Graf 6. 13- Vedené směry cyklostezky

Graf 6. 14 - Spokojenost s kvalitou povrchu

Graf 6. 15 - Spokojenost s množstvím odpočívadel

Graf 6. 16 - Informační tabule

Graf 6. 17 - Občerstvovací zařízení

Graf 6. 18 - Značení cyklostezek

Graf 6. 19 - Nejčastěji využívaný úsek

Graf 6. 20 - Názor na změnu

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámená s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména §35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu §12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne 11. května 2012

Magda Hružová

Adresa trvalého pobytu studenta:

Dolní Jasenka 744

755 01 Vsetín

Seznam příloh

Příloha č. 1 Řízený rozhovor

Příloha č. 2 Swot analýza Valašska

Příloha č. 3 Dotazník

Příloha č. 4 Fotogalerie

Příloha č. 5 Výsledky sčítání dopravy v roce 2010